D. BELLET

—

LES GRANDES ANTILLES











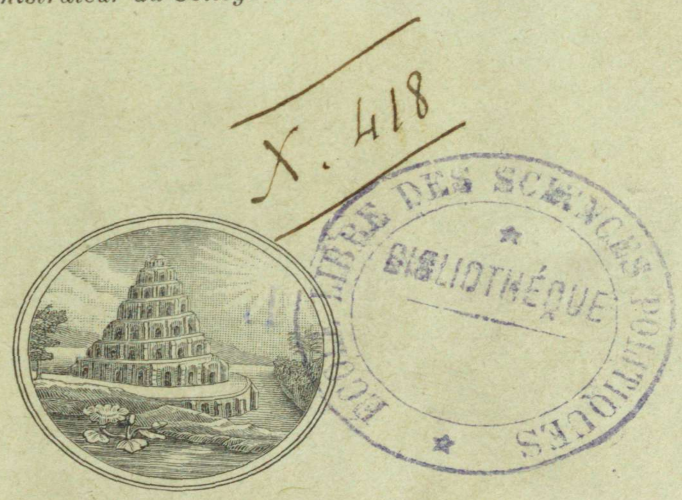


DANIEL BELLET
Professeur à l'École des Sciences politiques.

LES GRANDES ANTILLES

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR
Administrateur du Collège de France



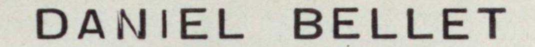
LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE
E. GUILMOTO, Éditeur
6, rue de Mézières, PARIS

A M Cardel

Cordialement

[illegible]

LES GRANDES ANTILLES



DANIEL BELLET
Professeur à l'École des Sciences politiques.

LES GRANDES ANTILLES

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

PRÉFACE DE M. E. LEVASSEUR

Administrateur du Collège de France.



LIBRAIRIE ORIENTALE & AMÉRICAINE
E. GUILMOTO, Éditeur
6, Rue de Mézières, PARIS

PRÉFACE

Après avoir touché pour la première fois terre à Guanahani, une des îles Bahama, Christophe Colomb fit voile vers l'ouest, et la côte qu'il reconnut d'abord, fut la côte septentrionale de Cuba qu'il longea du 28 octobre au 5 décembre 1592, depuis la baie de Nuevita jusqu'au cap Maysi. Il donna à cette terre le nom de Juana. Ce ne fut que seize ans après (1408) qu'Ovampo, ayant fait le tour de cette terre, constata avec certitude que c'était une île, et les Espagnols qui y avaient formé un premier établissement dès 1501, résolurent alors de la coloniser. La première expédition partit de Saint-Domingue en 1511 sous Vélasquez, qui fit la conquête de l'île. Santiago de Cuba, capitale jusqu'en 1589, fut fondée en 1514; San-Cristobal de la Havane le fut en 1515, sur la côte sud-ouest de la baie, et fut transférée en 1519 au lieu où elle est aujourd'hui. En 1524 commença l'importation des nègres d'Afrique, l'extermination des indigènes ayant été telle qu'on ne pouvait plus recruter parmi eux assez de travailleurs.

Le 6 décembre 1492, Christophe Colomb, venant de

Cuba, aborda à la pointe nord-ouest de Haïti qu'il nomma Hispaniola. Dans la suite le nom de Saint-Domingue, qui était celui de la capitale, prévalut. Avant de retourner en Europe Christophe Colomb fonda au nord de l'île, dans la baie de Caracol, un établissement, la Nativitad, dont il confia la garde à une quarantaine d'hommes de son équipage. Après son départ, les colons qui avaient maltraité les indigènes furent massacrés par eux. Il fallut qu'à son second voyage (novembre 1493), Colomb rétablît sa colonie sous le nom d'Ysabela près du cap Cristi. Il y laissa pour gouverneur son frère, qui trois ans après transféra sa résidence au sud de l'île, et fonda la nouvelle capitale de Santo-Domingo. Les indigènes, exténués par les travaux excessifs que les Espagnols leur imposaient et par les massacres qui suivirent leurs révoltes, furent décimés et remplacés par l'importation de nègres d'Afrique; les premiers nègres furent amenés en 1505, et dès 1517 un édit royal autorisa ce genre d'importation en règlementant l'esclavage. Haïti, où dans les premiers temps les Espagnols s'étaient appliqués surtout à l'exploitation des mines, devint après la découverte du Mexique une colonie purement agricole.

L'île ne resta pas tout entière à l'Espagne. En 1630, quelques flibustiers français s'établirent dans la petite île rocheuse de la Tortue, au nord de Haïti ; ils y furent attaqués et furent en partie massacrés par les Espagnols. Mais le gouverneur français de l'île de Saint-Christophe, Poincy, envoya Levasseur avec une quarantaine d'hommes reprendre la Tortue où commençaient à s'établir des Anglais (1640). L'île fut prise et reprise par les Espagnols et les Français. Ces derniers passèrent dans la grande île, d'abord pour chasser les bœufs sauvages puis pour fonder des établissements au Petit-Grave (1654), au cap Haïtien (1670), etc. La France nomma un gouverneur

(1661), qui eut, ainsi que ses successeurs, à batailler contre les Espagnols ; par le traité de Ryswick l'Espagne reconnut la colonie française (1697).

Christophe Colomb aborda dans la baie Aguadilla de Porto-Rico au début de son second voyage (15 novembre 1493). Il donna à l'île le nom de San-Juan-Baptista, qui devint San-Juan-Baptista de Puerto-Rico. En 1509, Ponce de Léon y ayant trouvé de l'or, les Espagnols commencèrent à s'y établir, et ils ne tardèrent pas à faire périr, là comme dans la plupart des autres îles, la population indigène.

La Jamaïque a été découverte par Christophe Colomb dans son second voyage (3 mai 1494). Il lui donna le nom de Santiago. L'île fut colonisée par ordre du fils de Colomb, gouverneur de Saint-Domingue, qui fonda en 1509 la ville de Sevilla-Nueva sur l'emplacement où son père avait fait naufrage dans son quatrième voyage. Ses descendants possédèrent l'île jusqu'en 1545 dans la ligne masculine et jusqu'en 1640 dans la ligne féminine. Comme à Haïti les Espagnols détruisirent la population indigène en l'employant à l'exploitation des mines aurifères ; des nègres furent amenés d'Afrique pour les remplacer. La Jamaïque, plusieurs fois saccagée par des flibustiers et des corsaires français et anglais, fut conquise par une flotte qu'envoya Cromwell (1655) ; l'Espagne céda en 1670 l'île à l'Angleterre ; mais les noirs, réfugiés dans la montagne, résistèrent jusqu'en 1738.

Voilà les origines de l'occupation par la race européenne de cette grande région insulaire, nommée tout d'abord d'un nom qui est encore en usage « Indes Occidentales », parce que Christophe Colomb et ses contemporains croyaient, en naviguant vers l'Occident, atteindre l'extrémité des Indes asiatiques. Cette Méditerranée américaine, suivant l'expression d'Élisée Reclus, qui comprend

le golfe du Mexique, la mer des Antilles, les Grandes Antilles (avec l'archipel de Bahama), et les Petites Antilles, a été le théâtre de grands événements ethnographiques, politiques et commerciaux : anéantissement de la race américaine, repeuplement par la race blanche et la race noire, restauration de l'esclavage, contrebande et piraterie, luttes maritimes renouvelées pendant deux siècles à l'occasion de chaque conflit entre Européens, Espagnols, Français, Anglais, Hollandais, finalement domination coloniale de l'Espagne à Cuba, Saint-Domingue et Puerto-Rico, de l'Angleterre à la Jamaïque, de la France à Haïti (pour ne parler que des Grandes Antilles), prospérité commerciale de ces colonies au XVIIIe siècle par la culture du sucre.

L'Angleterre a conservé la Jamaïque ; elle y a supprimé l'esclavage. La France a perdu pendant la Révolution Haïti qui s'est érigé en État indépendant et elle n'y a conservé que l'affinité résultant de la communauté de langue. L'Espagne, qui avait maintenu, tout en l'atténuant, l'institution servile à Cuba, a, par suite de la guerre avec les Etats-Unis en 1898, perdu ses deux îles ; la petite, Porto-Rico, est devenue une colonie des États-Unis, la grande, Cuba, s'est constituée en république sous l'égide des États-Unis, et est momentanément placée sous sa tutelle effective.

Il n'entrait pas dans le plan de M. Daniel Bellet de faire l'histoire des Grandes Antilles. C'est une description de l'état actuel des quatre îles, envisagée au quadruple point de vue de l'économie générale, de l'agriculture, de l'industrie et du commerce qu'il s'est proposé de présenter à ses lecteurs. Nous n'avons pas eu de notre côté l'intention de faire en quelques pages un historique; nous avons voulu seulement rappeler le lien qui unit le présent au passé.

L'intérêt du volume de M. Daniel Bellet est tout entier dans l'actualité. L'auteur, secrétaire perpétuel de la Société d'économie politique, professeur à l'École libre des sciences politiques, dont les connaissances en matière d'économie politique appliquée sont pour ainsi dire universelles, a voulu faire un tableau aussi complet et aussi précis que les documents le permettaient ; sol, culture, mines, races et population, voies de communication intérieures, services maritimes, commerce, il a tout exposé et expliqué avec clarté et méthode, en s'appuyant partout où il le pouvait sur un fonds de statistique. Il a fait un livre instructif sur un important sujet de géographie économique.

On parle beaucoup des Antilles ; on ne les connaît pas assez en France. Elles méritent pourtant de l'être, bien qu'elles n'aient plus un rôle aussi brillant que celui qu'elles ont eu dans le commerce européen durant la seconde moitié du XVIII[e] siècle. La population des quatre Grandes Antilles dépasse 5 millions d'âmes, et on peut évaluer approximativement à plus d'un milliard et demi de francs leur commerce extérieur en 1906. Le sucre y est encore l'article principal de ce commerce, il en a été exporté pour plus de 450 millions de francs en 1906, surtout de Cuba et de Porto-Rico ; le café, que produisent principalement Haïti et la Jamaïque, et le tabac de Cuba, de Porto-Rico, de Saint-Domingue, viennent au second rang ; au troisième viennent les bananes, dont les États-Unis sont le marché ; le cacao, le coton, les bois, le henequen. Dans ce commerce les États-Unis se sont taillé la part du lion depuis la guerre hispano-américaine ; les quatre cinquièmes de l'exportation de Porto-Rico, leur colonie, plus de la moitié du commerce total de Cuba ont été leur lot en 1906. Naturellement l'Angleterre domine à la Jamaïque. La France ne vient qu'après ces deux États, à une grande

distance, et même à Cuba, la première des Antilles par le chiffre de son commerce, elle se range derrière l'Espagne et l'Allemagne.

En 1906, la France a acheté à Cuba surtout des éponges et du tabac, à Porto-Rico du café ; et elle a vendu des médicaments, des vêtements et lingerie, des machines et outils ; mais le total du commerce spécial a atteint à peine 28 millions de francs pour ces deux îles. Le chiffre de son commerce spécial avec les deux Républiques de l'île de Haïti est un peu plus élevé, supérieur à 37 millions ; il consiste principalement en achat de café, de bois et de cacao, et en vente de tissus de coton et de tabletterie.

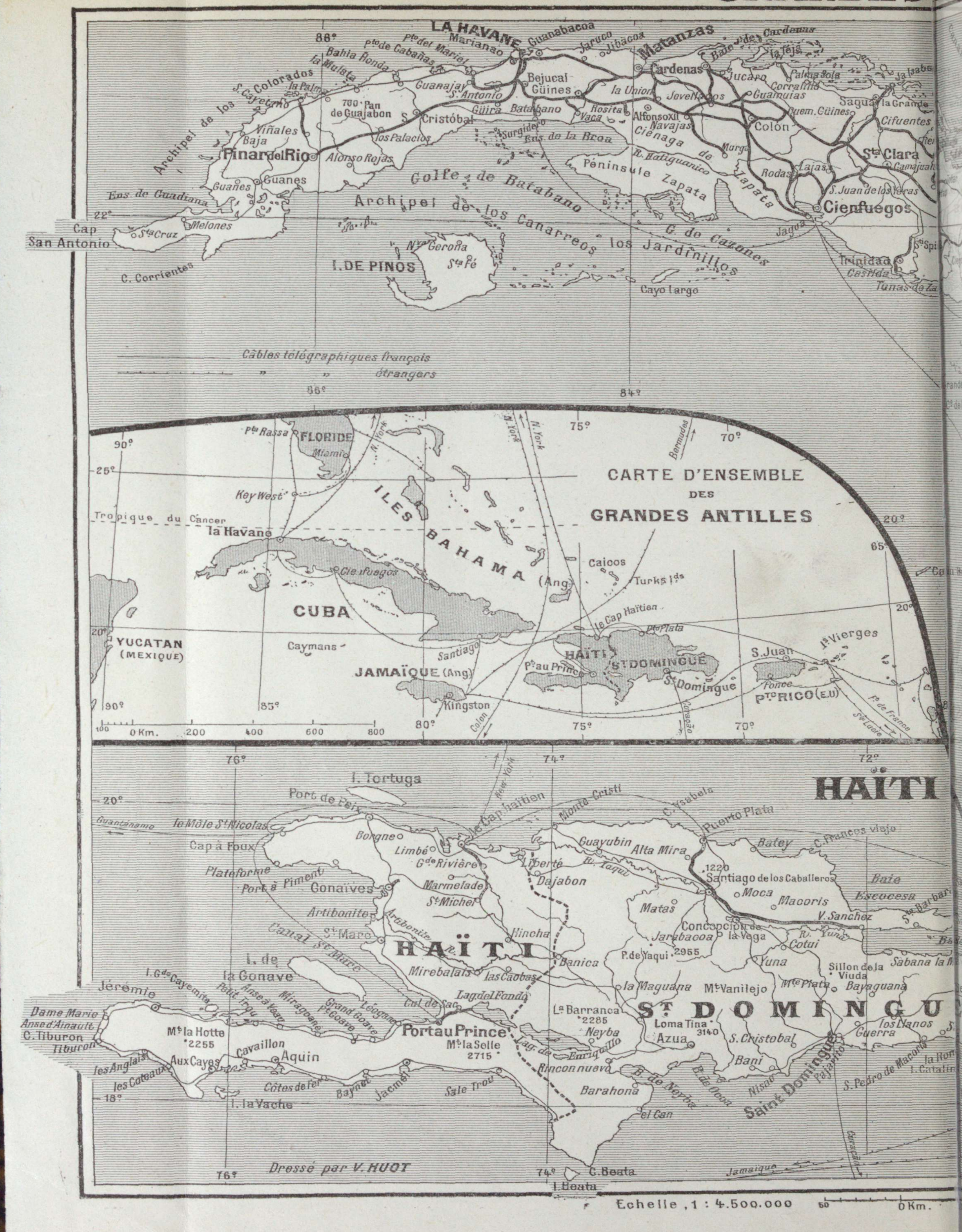
Dans les colonies anglaises, Petites et Grandes Antilles, la France n'a expédié en 1906 qu'une valeur de 1.272.000 francs.

En somme, environ 67 millions sur un commerce que nous avons évalué à un milliard et demi. C'est trop peu. La France ne peut pas espérer s'élever dans ces parages au-dessus des États-Unis qui y ont maintenant une position prépondérante, et qui attirent de plus en plus à eux la clientèle, ni au-dessus de l'Angleterre qui reste maîtresse de la Jamaïque, mais elle doit tenir à ne céder à aucune nation la troisième place. Puisse le savant travail de M. Daniel Bellet éclairer les commerçants français sur les ressources de cette contrée, et les inviter à y développer leurs opérations dans leur intérêt personnel et dans l'intérêt de la France !

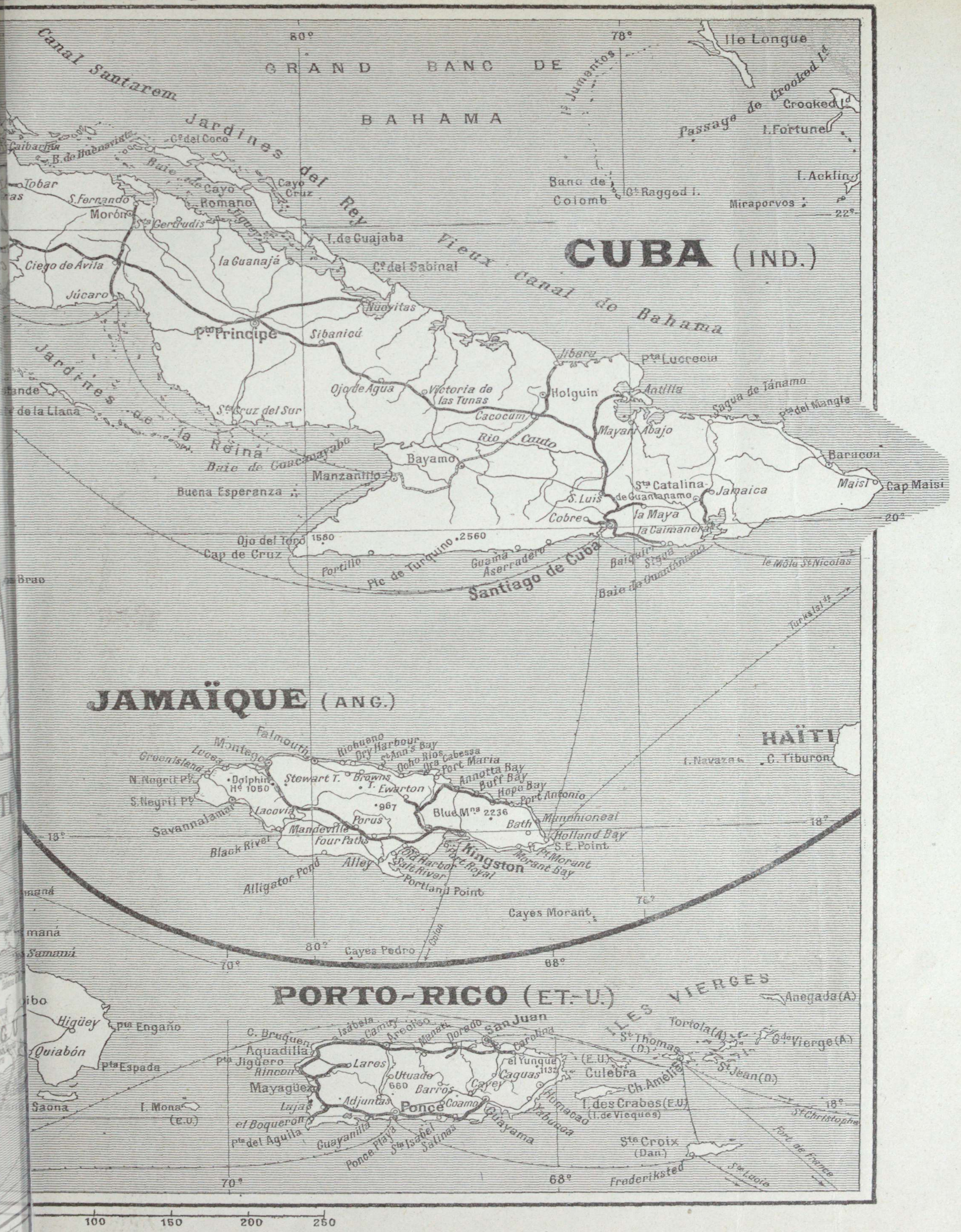
E. LEVASSEUR,

de l'Institut,
Administrateur du Collège de France.

GRANDES ANTIL



ANTILLES.


CUBA (IND.)
JAMAÏQUE (ANG.)
PORTO-RICO (ET.-U.)
HAÏTI
GRAND BANC DE BAHAMA
Canal Santarem
Jardines del Rey
Vieux Canal de Bahama
Jardines de la Reina
Ile Longue
Passage de Crooked Id
Crooked Id
I. Fortune
I. Acklin
Miraporvos
Bane de Colomb
Gt Ragged I.
Caibarien
Cayo Romano
Cayo Cruz
Moron
S. Fernando
Ciego de Avila
Júcaro
la Guanajá
I. de Guajaba
Cº del Sabinal
Nuevitas
Pto Principe
Sibanicú
Ojo de Agua
Victoria de las Tunas
Holguin
Cacocum
Rio Cauto
Bayamo
Manzanillo
Buena Esperanza
Baie de Guacanayabo
Ojo del Toro
Cap de Cruz
Portillo
Pic de Turquino 2560
Guama
Aserradero
Santiago de Cuba
Cobre
S. Luis
Sta Catalina de Guantanamo
Jamaica
la Maya
la Caimanera
Baie de Guantanamo
Mayari Abajo
Antilla
Pta Lucrecia
Sagua de Tánamo
Pta del Mangle
Baracoa
Maisi
Cap Maisi
le Môle St Nicolas
Turks Is.
Falmouth
Montego
Lucea
Green Island
N. Negril Pt
S. Negril Pt
Dolphin Hd 1050
Savanna la mar
Lacovia
Black River
Mandeville
Four Paths
Alligator Pond
Stewart T.
Browns T.
Ewarton
Porus
Alley
Old Harbor
Salt River
Portland Point
Kingston
Port Royal
Blue Mns 2236
Bath
Morant Bay
Pt Morant
S.E. Point
Holland Bay
Manchioneal
Port Antonio
Hope Bay
Buff Bay
Annotta Bay
Port Maria
Ocho Rios
St Ann's Bay
Dry Harbour
Rio bueno
Cayes Morant
Cayes Pedro
I. Navazas
C. Tiburon
ILES VIERGES
Anegada (A)
Tortola (A)
Gde Vierge (A)
St Thomas (D.)
St Jean (D.)
Ch. Amélie
Culebra (E.U.)
T. des Crabes (E.U.) (I. de Vieques)
Ste Croix (Dan)
Frederiksted
St Christophe
Fort de France
C. Bruquen
Aquadilla
Pta Jiguero
Rincon
Mayagüez
Laja
el Boqueron
Pta del Aguila
Guayanilla
Ponce Playa
Ste Isabel
Salinas
Guayama
Ponce
Coamo
Adjuntas
Lares
Utuado 660
Barros
Cayey
Caguas
Humacao
Yabucoa
el Yunque 1132
Carolina
San Juan
Dorado
Manati
Arecibo
Camuy
Isabela
I. Mona (E.U.)
Higüey
Pta Engaño
Quiabón
Pta Espada
Saona
80°
78°
76°
70°
68°
22°
20°
18°
100
150
200
250

LES GRANDES ANTILLES

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

UN COUP D'ŒIL GÉNÉRAL SUR LES ANTILLES

I. Le champ que doit embrasser ce livre : Cuba, Porto-Rico, Haïti, Saint-Domingue et la Jamaïque; étude méthodique de ces régions dans leur situation économique, commerciale, industrielle, agricole, législative en dehors des questions historiques, et au point de vue pratique. — II. L'homogénéité générale de toutes les îles de la Méditerranée américaine. Leur caractère. Les nationalités possédant à l'heure présente ces îles ; ce que réserve l'avenir. — III. Quelques mots sur la population, le commerce et les productions des Petites Antilles. — IV. Les diverses races habitant actuellement les Antilles ; les langues parlées et utiles. — V. Les relations des Antilles avec les autres contrées.

I. — Les divisions de la géographie physique, et à plus forte raison celles de la géographie politique, ont toujours quelque chose d'arbitraire, quand on veut, comme nous le désirons ici, se placer au point de vue commercial et industriel ; quand on désire faire connaître les productions naturelles de certains pays, montrer comment on peut les mettre en œuvre, les diriger sur des contrées de consom-

mation, en établissant des relations entre celles-ci et ceux-là; etc. Dans des territoires qui ne sont pas sous les mêmes lois, dans des îles séparées par des bras de mer larges ou profonds, on peut rencontrer des productions presque identiques, des richesses souterraines tout à fait analogues, des champs d'activité qui s'offrent semblables à ceux qui seront tentés de les exploiter, et aussi des climats peu différents.

Mais les particularités physiques feront néanmoins que les conditions d'accès aux différentes régions considérées varieront nettement; le régime politique imposera des obligations variables elles-mêmes aux étrangers qui voudraient créer des relations avec ces régions; également à ceux qui seraient tentés de venir s'y établir pour y apporter leurs bras, leurs capitaux, leurs efforts, etc. Les lois auront une influence considérable, elles pourront arriver à modifier complètement le milieu, au moins dans sa mise en valeur. Et c'est pour ces raisons que nous ne pouvons qu'esquisser, que nous avons cru nécessaire de partager méthodiquement notre étude par pays; peut-être en résultera-t-il quelques légères redites, mais les recherches du lecteur en seront considérablement facilitées. Et nous souhaitons de faire ici une œuvre de renseignements, non point d'érudition ni de littérature. C'est d'ailleurs pour cela que nous négligeons à peu près complètement le côté historique, si intéressant qu'il soit en réalité; nous n'en donnerons que ce qui est strictement indispensable pour faire comprendre l'état de la législation, la situation des étrangers, les mesures douanières prises vis-à-vis de tel ou tel pays, etc.

Nous nous limitons aux Grandes Antilles, comme notre titre l'indique : c'est-à-dire à ce qui était jadis les deux

belles possessions espagnoles, aux deux petites républiques juxtaposées, sinon sœurs, de Haïti et de Saint-Domingue, et enfin à la colonie anglaise la plus importante de toutes les îles des Indes Occidentales. Nous sacrifions donc complètement en apparence les Petites Antilles, les îles secondaires, et notamment les possessions françaises. Pour celles-ci on ne s'en étonnera certainement pas, car nous pouvons renvoyer nos lecteurs à des publications déjà existantes. Au surplus, ce que nous dirons, les renseignements que nous fournirons sur les grandes terres de cet archipel aux îles multiples, peut édifier au moins partiellement sur les ressources des îles secondaires (1).

Nous allons d'ailleurs indiquer rapidement quelques-unes des caractéristiques se rapportant aux Antilles envisagées dans leur ensemble, à la situation tout-à-fait générale des diverses îles qui les composent, et aux facilités d'accès qui s'offrent pour atteindre ces Indes Occidentales, que les Yankees voudraient arriver à détourner complètement (à leur profit) de l'influence du Vieux Monde.

II. — Tout l'ensemble qui se présente à nous, c'est ce que Reclus, dans son admirable ouvrage, malheureusement vieilli maintenant, appelle la Région Méditerranéenne de l'Amérique, la Méditerranée du Nouveau Monde étant cette vaste étendue de mer qui se trouve séparée du reste de l'Océan par la chaîne même des Antilles. Et il donne son impression au sujet de cette région antillaise,

(1) Et surtout la librairie Guilmoto est sur le point de publier un livre intitulé : *Les Petites Antilles, Étude sur leur évolution économique*, dû à la plume autorisée de M. P. Chemin-Dupontès, Chargé de la statistique à l'Office Colonial, qui vient compléter bien heureusement notre propre ouvrage.

de ces Indes Occidentales sur les ressources et les avantages desquelles nous désirons renseigner le lecteur. « La Région Méditerranéenne de l'Amérique appartient presque dans son entier à la zone tropicale, mais elle est parfaitement accessible à l'homme pour le peuplement et la culture. A cet égard, elle contraste d'une manière absolue avec les espaces de l'Afrique situés sous la même latitude ». C'est cette habitabilité qui a permis aux Antilles d'être colonisées par une population européenne très importante, de devenir de riches colonies de peuplement; c'est elle qui fait l'intérêt qu'il y a à connaître des terres dont les conditions de vie ne sont point pénibles pour les Européens, et à pousser ceux-ci à fréquenter ces pays, à y porter le concours de leurs connaissances et de leurs capitaux, pour la mise en œuvre de richesses naturelles abondantes et encore bien imparfaitement exploitées.

En fait, ce que nous appelons les Antilles, on ne le trouvera désigné dans les publications anglaises ou américaines que par le terme de *West Indies*, Indes Occidentales, et les gens de langue anglaise ne comprennent réellement pas ce que nous voulons dire par ce terme d'Antilles; pourtant les Espagnols emploient eux aussi le mot tout analogue d'Antillas, et il nous semble juste de conserver la désignation espagnole à cet immense Archipel, dont toutes les îles quelque peu importantes ont été découvertes par Christophe Colomb, et portent généralement le nom que leur avait donné l'illustre navigateur. Nous avons rappelé tout à l'heure ce que sont les Grandes Antilles; quant aux petites Antilles, ou Iles Caraïbes, elles se partagent en deux séries, les Iles du Vent et les Iles sous le Vent; toutefois, suivant qu'on est en Angleterre ou au contraire en pays de langue

espagnole ou française, et ainsi que le rappelait fort à propos M. le Consul Général de Belgique Renoz, qui a étudié toute cette région, on ne donne pas le même sens à ces deux désignations. Pour les Anglais, les Iles du Vent, qu'ils nomment Windward Islands (traduction littérale de l'expression espagnole Islas de barlovento), sont Sainte-Lucie, La Barbade, Grenade, Tobago et Trinidad; et les Iles sous le Vent, ou Leeward Islands, sont Saint-Thomas, Sainte-Croix, Antigua, la Guadeloupe, la Dominique et la Martinique. Pour nous ou pour les Espagnols, on classe au nombre des Iles du Vent toutes les îles orientales depuis Saint-Thomas jusqu'à la Trinidad ; et les Iles sous le Vent, ou Islas de sotavento, sont uniquement celles qui longent la côte du Vénézuéla. Cette dernière classification est plus logique : elle se rattache à ce fait, particulièrement heureux pour une bonne partie des Antilles, que les îles les plus orientales du groupe reçoivent continuellement les vents alizés, vents de l'est. De toute façon, on fait toujours un groupe séparé de l'Archipel des Bahamas ou Lucayes, qui se trouve au nord de Cuba et d'Haïti.

Au début, toutes les Antilles ont appartenu à l'Espagne, qui les occupait par droit de découverte, et qui a colonisé d'abord Saint-Domingue, puis Cuba, Porto-Rico et la Jamaïque. Les autres îles furent occupées soit par des bandes d'aventuriers, soit par des Compagnies commerciales, qui souvent les repassèrent ensuite à la nation dont elles relevaient. D'ailleurs, bien des fois, ces îles ont changé de maîtres ; car durant des années et des années, chaque guerre européenne était l'occasion de véritables invasions navales aux Antilles. C'est ainsi que la Jamaïque, en 1655, fut conquise par les Anglais sur

l'Espagne ; et que la France se fit céder par ce même pays, en 1697, Saint-Domingue, qui ne devait pas rester français, ainsi que nous le verrons en donnant quelques indications rapides sur la formation de la République de Saint-Domingue. Comme nation, l'Espagne a aujourd'hui perdu toute place aux Antilles : en 1844, Saint-Domingue prit son indépendance; enfin on sait que, dans ces dernières années, Cuba est devenue une République également indépendante, avec l'aide et le protectorat des Américains, tandis que la Confédération Yankee transformait en possession (malgré les termes formels de la Constitution) l'île de Porto-Rico, dont les habitants furent fort aises de se voir englobés dans le territoire douanier des États-Unis.

On en est ainsi arrivé à la situation politique présente des Antilles : situation certainement provisoire, étant données les ambitions des Américains, qui rêvent depuis longtemps de mettre la main sur Saint-Thomas, d'une part, sur Haïti et Saint-Domingue de l'autre, sans perdre de vue les possessions françaises, et tout en soignant leur popularité à la Jamaïque. Cette hégémonie du peuple américain sur les Antilles aurait une influence considérable sur le commerce et l'industrie, sur la situation économique de ces contrées, et principalement sur leurs relations avec l'Europe : non pas seulement parce que les Américains y auraient une place privilégiée du fait de la législation douanière, mais encore parce que les populations s'en laisseraient plus facilement attirer dans l'orbe de la nation américaine. Nous devons ajouter, comme cela ressortira de certaines des indications que nous donnerons au cours de cet ouvrage, que la situation politique y gagnerait souvent, que la condition des

étrangers pourrait en être meilleure, au point de vue de l'accession à la propriété par exemple, sinon à l'égard de la réglementation de l'immigration.

Toujours est-il qu'à l'heure actuelle, les Antilles comprennent deux nations pleinement indépendantes, la République d'Haïti et celle de Saint-Domingue ; puis une autre République, qui est bien un peu sous le protectorat ou le contrôle, comme on voudra, des États-Unis, la République de Cuba ; une possession des États-Unis, Porto-Rico ; des possessions anglaises, des colonies françaises, danoises ou hollandaises, et des îles dépendant du Vénézuéla.

Si les Antilles en général présentent de l'homogénéité par suite de l'analogie de leur climat, de leurs productions, de leur situation même, il s'en faut qu'elles soient également partagées comme population ; et, par suite, des différences se manifestent au point de vue de la mise en valeur dont elles ont pu être l'objet, ou du champ qu'elles offrent aux activités extérieures ; leur peuplement est fort variable (et nous pourrions ajouter que la qualité de cette population est elle-même très variée). Elles couvrent dans leur ensemble une surface de plus de 235.000 kilomètres carrés, et leur population totale est d'environ 6 millions d'habitants. Cela ne donne pas une moyenne très élevée. Mais alors que la moyenne effective ne dépasse pas une dizaine d'habitants par k. carré dans cette République de Saint-Domingue si souvent troublée par des révolutions, les colonies françaises ont une densité moyenne de 130 habitants à peu près ; le chiffre pour les Antilles anglaises est bien plus faible, quoique fort au-dessus de la moyenne d'ensemble. Nous verrons ce qu'il en est plus particulièrement pour ces îles des Grandes

Antilles, auxquelles nous voulons consacrer en réalité ce livre; mais nous pouvons dire que, sur la plupart de ces territoires, on trouverait encore de la place et des ressources pour une augmentation considérable de population.

III. — Puisque, aussi bien, nous ne devons pas revenir sur les Petites Antilles, ajoutons un mot sur les plus importantes d'entre elles.

Les possessions danoises offrent bien peu de superficie ; mais elles jouent encore un rôle très considérable, au moins Saint-Thomas, par suite de sa situation et de l'habitude que les lignes de navigation ont encore d'y faire escale. Sainte-Croix est pittoresque, fort agréable de climat ; mais sa seule production est le sucre, et elle ne jouit pas d'un marché privilégié comme Porto-Rico ou Cuba ; le commerce au total n'atteint pas un 1 million et demi de francs. Pour Saint-Thomas (avec son annexe de Saint-Jean), c'est un rocher dont la population est moitié moindre, 10.000 âmes, dont la prospérité fut due à ce que c'était un port libre ; on venait s'approvisionner dans cet entrepôt. On a perdu l'habitude d'y entreposer et de s'y approvisionner ; ce n'est plus le port d'affrètement des voiliers de jadis. Mais c'est encore un point d'escale et de correspondance surtout, et un port charbonnier que concurrence Sainte-Lucie. Les États-Unis voudraient acheter Saint-Thomas pour en faire une station navale. Point de commerce en ce point.

Sur nos colonies de la Martinique et de la Guadeloupe, les renseignements abondent dans les publications françaises. Dans la première, la production du sucre ne se soutient guère que grâce aux relations avec la Métropole ; la production du rhum s'est développée considé-

rablement. Le cacao a remplacé partiellement le café ; l'agriculture produit aussi un peu d'indigo, de vanille ; le coton a été délaissé jusqu'à ces temps derniers. Le commerce ne représente pas en tout et en moyenne 60 millions. Pour la Guadeloupe, avec ses annexes, on n'arrive pas à 40 millions. Les exportations portent principalement sur le rhum et le sucre, le campêche et la vanille. La population y approche de 200.000 âmes, comme dans l'autre colonie.

Des possessions hollandaises, la plus intéressante est Curaçao. La population n'en est pourtant que de 30.000 habitants ; les productions ne sont pas variées : sel, phosphate de chaux, *dividivi*, pelures d'oranges. Le commerce général dépasse de beaucoup 8 millions de francs ; mais le transit compte à peu près pour moitié, et sur le commerce spécial, les importations atteignent plus de 4 millions.

Parmi les possessions anglaises, la Jamaïque mise à part, nous citerons Trinidad et Tobago, qui ont une population de 250.000 âmes et un commerce total de 115 millions de francs. La production du sucre y a gardé de l'importance (50.000 tonnes par an), et le cacao y prend une place de jour en jour plus importante ; à signaler l'asphalte, un certain bitter spécial, la fève de Tonka (qui vient en réalité de l'Orénoque), puis de l'élevage. La Barbade, avec sa population fantastiquement abondante de quelque 190.000 habitants (430 au kilomètre carré), est encore un centre d'affrètement ; sous son climat merveilleux, on cultive toujours fidèlement la canne à sucre, mais avec une technique agricole admirable, qui n'est pas encore suffisamment secondée par un matériel industriel perfectionné (détail intéressant à signaler aux indus-

triels spécialistes). Le commerce approche de 50 millions, partagé à peu près par moitié entre les importations et les exportations ; les sucres vont presque exclusivement aux États-Unis. Il y a beaucoup à faire dans l'installation de pêcheries sur le littoral.

Pour les Windward Islands entendues au sens anglais, et ne comprenant effectivement que des possessions anglaises, nous y trouvons Grenade, Saint-Vincent et Sainte-Lucie. Le commerce général de la première atteint quelque 15 millions, pour une population de 60.000 habitants. Les exportations portent principalement sur la muscade et le cacao, puis quelque peu le campêche et le gaïac. Comme ailleurs, on essaye de faire revivre la culture du coton. On a supprimé complètement le sucre de l'industrie agricole de ce pays, et on a ainsi évité une crise qui a sévi partout, et qui n'a été atténuée sur plusieurs points que par l'ouverture plus ou moins large du marché américain. La Grenade s'est transformée en centre d'approvisionnement pour les autres Antilles, et les fruits y sont cultivés sur une grande échelle en même temps que les légumes. Saint-Vincent est une des Antilles qui ont le plus souffert de la concurrence du sucre de betterave ; la culture de l'arrow-root a été poussée à un moment de la façon la plus curieuse, et encore maintenant elle donne des résultats intéressants. On s'est mis au coton, au cacao, aux épices. Un cyclone, en 1898, et plus récemment une éruption volcanique, ont rudement éprouvé le pays, dont le commerce, en année moyenne, est de 7 à 8 millions. Quant à Sainte-Lucie, c'est surtout une position stratégique, avec la baie magnifique de Castries, et aussi un dépôt de charbon. Ses 50.000 habitants font un commerce total de 7 millions à peu près ; les pro-

ductions consistent principalement en sucre, cacao, campêche, café, épices.

Parmi les Iles Leeward, voici Antigua, avec ses 35.000 habitants, composés surtout de pauvres; son commerce, qui s'élève à 6 millions, est fait principalement de sucre, de phosphates et d'ananas, ces derniers à destination de la Grande-Bretagne. Saint-Christophe (ou Saint Kitts, comme on dit aussi) compte 30.000 habitants, surtout noirs, et avec ses annexes son commerce est de moins de 7 millions; on ne s'y occupe guère que de sucre, et la contrée se dépeuple peu à peu. Nous ne dirons plus qu'un mot de la Dominique, dont les 26.000 habitants font tout juste 2 millions et demi d'affaires, et où la baisse des sucres a produit une crise terrible. On s'y est rejeté sur les oranges, le cacao et même le café.

Nous ne saurions manquer, même dans ces indications tout à fait sommaires sur les Antilles, de fournir quelques données sur les Bahamas (ou Lucayes). Leurs 14.000 kilomètres carrés ne sont pas peuplés de 50.000 habitants, en dépit d'un climat délicieux qui appelle les touristes. Le commerce y dépasse 12 millions et demi, mais les deux tiers sont en importations. L'industrie s'exerce, de même que le commerce d'exportation, sur les éponges, les huîtres perlières, les tortues à écailles, l'ambre gris, les ananas et l'henequen, plante fibreuse qui fait la fortune du Mexique, et qu'on pourrait utilement exploiter dans une grande partie des Antilles si, souvent, on n'était arrêté par la crainte de ne pas trouver là une de ces industries extrêmement rémunératrices auxquelles ont été généralement habitués les habitants des Antilles.

IV. — Nous demanderons au lecteur la permission de présenter quelques notions d'ensemble avant de finir avec

ce chapitre, qui forme comme une introduction aux études détaillées que nous avons en vue. Et d'abord, il faut se rendre bien compte des populations que l'on est appelé à rencontrer aux Antilles à l'heure actuelle. De race indigène, il ne peut plus en être question : il ne reste rien des anciens habitants des Iles du Vent, sauf peut-être des traces ethniques dans la population rurale de certaines grandes Antilles, comme Porto-Rico. Pour les Caraïbes des Iles sous le Vent, les Anglais ont permis à quelques milliers de leurs descendants de vivre isolés (et en dépérissant de jour en jour) dans certaines réserves. Point de sang indien, puisque la population de la Grande Terre, du continent américain, ne se soucie point d'immigrer dans les Iles ; mais beaucoup de sang noir, comme on le sait : ce sont les anciennes populations esclaves, qui ont été libérées à des époques variables, suivant les régions : détail qui lui aussi a bien son importance pour que l'étranger comprenne la psychologie des populations noires ou blanches des diverses îles. L'esclavage a disparu dès 1838 dans les Colonies anglaises ; en 1848, dans les possessions de la France, de la Hollande ou du Danemark, et seulement en 1884, de façon définitive, à Cuba et Porto-Rico. Suivant les calculs de M. Renoz, que nous avons été particulièrement aise de pouvoir consulter à toutes sortes d'égards, les noirs, dans l'ensemble des Antilles grandes ou petites, représentent près des deux tiers de la population totale, exactement 63 pour 100. Et cela contre 25 pour 100 de blancs, le complément étant formé par 19 pour 100 environ d'Hindous et une faible proportion de Chinois, qui se trouvent presque uniquement à Cuba. Aussi bien, nous verrons que la population noire est peu abondante dans les deux

grandes Antilles qui étaient hier encore possessions espagnoles ; alors que la proportion en atteint 99 pour 100 à Haïti, qu'elle est à peu près aussi forte dans des colonies anglaises comme Antigua, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, et qu'elle dépasse 80 pour 100 dans les colonies danoises et françaises. La race noire convient particulièrement bien, par son tempérament, au travail agricole sous ce climat ; mais elle y répugne complètement, surtout sous l'influence du souvenir de l'esclavage. Il en résulte une difficulté de se procurer de la main-d'œuvre, qui est très utile à connaître à tous égards.

C'est du reste pour cela que l'on a eu recours à l'immigration indoue. Elle représente une population de 120.000 habitants environ, mais uniquement dans les colonies de la Grande-Bretagne et de la France, celles-ci ayant pu se procurer ces Indous dans leurs propres territoires coloniaux, ou tout au moins par une entente mutuelle. Une bonne partie de cette population devient « fixée », s'établissant à son compte une fois terminé le contrat de travail qui l'avait amenée dans le pays.

Les noirs voient d'un mauvais œil cette immigration, alors pourtant qu'il s'agit de suppléer à leur refus de travailler aux cultures. Pour les Chinois, ils ne sont plus introduits en grande masse comme jadis, et cela surtout par suite des mauvais traitements qu'on leur faisait subir ; et ce ne sont guère que des cuisiniers, blanchisseurs, domestiques ou boutiquiers qu'ils deviennent maintenant. Nous en reparlerons à propos de Cuba.

Remarquons, en finissant ces indications rapides sur la population, que les blancs comprennent bon nombre d'Allemands, qui font de remarquables commerçants ; puis des Américains venant de jour en jour plus nom-

breux ; enfin que des Turcs et des Syriens maronites arrivent couramment, et fondent des entreprises commerciales qui réussissent.

A populations très mélangées, correspond fatalement un mélange de langues. Et le fait est que, dans toutes les Antilles, on parle généralement plusieurs langues. Nous pourrions citer en premier lieu le créole, dénaturation du français, qui se parle dans toutes les îles ayant appartenu même il y a longtemps à la France ; c'est souvent ce que l'on parle à Haïti, bien que le français pur y soit la langue officielle. L'anglais s'impose un peu partout, surtout depuis que les Américains ont commencé de mettre la main sur les Grandes Antilles ; même dans les Iles Danoises c'est la langue populaire, le danois étant généralement ignoré de tout le monde. D'une manière analogue, le hollandais ne sert pas à grand'chose ; pourtant les fonctionnaires néerlandais le parlent ! Dans ces colonies hollandaises (dont nous n'aurons pas occasion de parler), on se sert aussi d'une sorte de patois appelé *papiamentu,* et qui est fait à la fois, par suite d'invasions et d'immigrations, de portugais, de langue africaine, d'espagnol et de hollandais. L'espagnol est particulièrement précieux à connaître : on n'est pas près de l'abandonner dans les deux pays qui étaient encore espagnols il y a peu d'années, et où l'on a pourtant été si heureux de se débarrasser du « joug » de l'Espagne. C'est toujours une langue commerciale, même à Curaçao ; les populations de Cuba et de Porto-Rico le parlent constamment, tout en apprenant l'anglais dans les écoles ; et c'est la langue officielle de Saint-Domingue.

V. — Pour ce qui est des facilités que l'on peut avoir pour établir des relations commerciales ou personnelles avec

les Petites comme avec les Grandes Antilles, les moyens de communication ne manquent point. C'est ainsi que, pour nous en tenir aux indications générales que nous préciserons seulement pour les cinq pays qui nous intéressent plus particulièrement, la Compagnie Hambourgeoise-Américaine fait arriver un de ses vapeurs environ tous les trois ou quatre jours dans la région des Antilles. Et comme presque tous (ainsi que la plupart des lignes des autres Compagnies ou des autres pays) touchent à Saint-Thomas, on peut, par chaque paquebot, gagner à peu près toutes les directions. On trouve également dans ces parages, mais moins bien représenté, le Norddeutscher Lloyd. Le pavillon anglais est représenté notamment par la Royal Mail Steam Packet, la West India and Pacific Steam Co, la Imperial Direct West India Mail Service, la Harrison Line, la Cuban Line, la Glasgow and Prince Line, etc., qui transportent des marchandises ordinaires ou accélérées, comme les fruits, aussi bien que des voyageurs. L'Espagne tient toujours une place fort importante dans ces régions avec la Compañia Transatlantica de Barcelone, la Compañia de Navigacion de Olizarri, la Linea de Vapores transatlanticos, de Barcelone également, puis la Compagnie Pinillos Izguierdo. Notre Compagnie française Transatlantique assure toute une série de services, qui malheureusement sont peu rapides et ne prennent qu'une faible partie du trafic à l'heure présente. Nous avons encore à citer la Veloce, de Gênes ; la Compagnie hollandaise d'Amsterdam Koninklijke West Indische Maildienst. Sans parler des lignes cubaines, qui relient plutôt les îles du groupe de Cuba avec la terre ferme, nous citerons encore des Compagnies canadiennes, qui mettent Saint-John et Halifax

en relations avec presque toutes les Antilles. Nous finirons par les services américains, qui prennent de plus en plus d'importance, on sait pourquoi : c'est, par exemple, la Ward Line, dont le nom véritable est New-York and Cuba Mail Steamship C°; la Muson Line, qui part aussi de New-York ou de Mobile ; la Peninsular and Continental Steamship C°, toutes lignes que nous retrouverons plus particulièrement à Cuba. C'est encore l'Atlas Line, la Red D. Line, la New-York and Porto Rico Steamship C°, la ligne de la compagnie United Fruit, qui a spécialement en vue le transport des bananes, des ananas, des oranges; et plusieurs autres dont les noms sont bien connus, comme la Morgan Line, ou la Booth Line.

Ajoutons que les Antilles vont être mises en communications beaucoup plus rapides avec le continent nord-américain du fait de la construction de cet audacieux chemin de fer de Key West, qui prolonge le réseau ferré américain jusqu'auprès de Cuba, que l'on atteindra par un service de ferry-boats. Encore une manifestation de l'influence grandissante que les États-Unis prennent dans cette région des Indes Occidentales.

PREMIÈRE PARTIE

CUBA

CHAPITRE PREMIER

I. Les avantages de sa situation géographique ; relief, constitution géologique, particularités géographiques, les rivières, le climat, le régime hygrométrique. L'assainissement du pays. — II. L'organisation politique et son évolution dans le passé, l'exploitation du pays par la Métropole et les insurrections. L'intervention intéressée des États-Unis et la guerre ; le traité de Paris et l'Indépendance. La constitution de la République et les conditions au bénéfice de la Confédération Américaine. — III. La situation financière, les budgets et les emprunts.

I. — Il est logique que nous commencions cette étude des Grandes Antilles par celle à laquelle sa situation, la richesse de ses productions naturelles, son climat, les ressources de son sous-sol, etc., ont valu légitimement le nom de Perle des Antilles. De forme allongée et arquée, cette île, dont dépendent une série d'îles ou d'îlots, de cayes dispersées le long de ses côtes nord et sud, se trouve juste à l'entrée du Golfe du Mexique, et n'est séparée de la Floride, c'est-à-dire des États-Unis, que par

un bras de mer de 200 kilomètres. Elle occupe le centre de ce que, avec Reclus, nous avons appelé la Méditerranée Américaine ; elle est la plus grande et la plus riche certainement de toutes les Indes occidentales. Elle n'est qu'à 500 kilomètres de Tampa, capitale de la Floride, et à quelque 1.000 kilomètres de New-York, à une distance de 80 kilomètres seulement de Haïti, à moins de 140 kilomètres de la Jamaïque ; on peut dire qu'elle voisine avec le Mexique, ou du moins avec le Yucatan.

Il est évident que sa forme la favorise au point de vue maritime, tout en rendant, il est vrai, un peu plus difficiles les communications par terre : c'est ce qui a gêné l'établissement d'un réseau ferré un peu complet. Au total, la République de Cuba s'étend sur une longueur de courbe de 1.450 kilomètres ; dans le sens transversal, ses dimensions sont faibles : même au point le plus large, elles ne dépassent pas 200 kilomètres, et dans l'isthme qui s'étend entre La Havane et Batabano, la largeur de l'île est de 50 kilomètres. On a souvent comparé l'apparence de Cuba avec celle de Java. La surface de la Perle des Antilles est d'à peu près 100.000 kilomètres carrés, et nous verrons qu'une population assez abondante s'y presse. Les côtes y sont extrêmement découpées, et l'on y trouve toute une série d'îles, dont la seule vraiment importante est celle des Pins, ou Isla de Pinos. Aussi bien, ce littoral est le plus ordinairement bas et marécageux, de nombreux récifs de corail s'y rencontrent, de vastes bancs de sable s'y forment et menacent parfois les terres ; c'est ainsi que la baie même de La Havane n'est pas sans présenter des dangers. Néanmoins, les ports sûrs et commodes ne manquent point, à commencer par La Havane, Santiago, les rades de Nuevitas et de Guantanamo. Le port de La

Havane passe pour un des plus beaux du monde, et Cienfuegos est également renommé.

Il va de soi que la constitution géologique intérieure du pays est ici très importante à considérer, pour l'influence qu'elle peut avoir sur les communications, sur l'agriculture ou même sur l'industrie, sur la mise en valeur, le climat, l'habitabilité de l'île, etc. Centralement à peu près, se trouve une sorte de chaîne montagneuse, faite tantôt de montagnes proprement dites, tantôt de collines plus ou moins importantes. Du côté de Pinar del Rio, l'altitude ne dépasse point 750 mètres; vers Santiago, on arrive à 1.500 mètres, et sur quelques points on relève des sommets de près de 2.500 mètres. Il n'y a que ces terres très hautes qui ne puissent pas être livrées à la culture. Autrement, le sol est formé de molles ondulations donnant lieu à la formation de vallées assez bien arrosées. A l'ouest de Cienfuegos, on rencontre une vaste région dite Cienega de Zapata, qui s'étend sur 120 kilomètres de long et 45 de large, et qui est encore à peu près impénétrable, par suite de la densité extraordinaire de sa végétation tout à fait tropicale.

Ce qui est important à savoir, c'est que le sol se prête à une mise en culture excellente, sauf sur les points où il est trop marécageux, ou bien dans ces régions de haute montagne auxquelles nous venons de faire allusion. Il est généralement constitué des meilleures formations géologiques secondaire ou tertiaire; une végétation spontanée remarquable y vit. Là où la culture proprement dite ne peut se faire, du moins on a la possibilité de se livrer à l'élevage; et dans les portions les moins bien partagées, on est exposé à trouver d'importantes richesses naturelles. Le gibier abonde, en même temps que les forêts,

dans les régions hautes; sans doute on rencontre dans le pays des tarentules et des scorpions, dont il ne faut pas s'exagérer les ennuis; des crocodiles, mais assez peu nombreux et que l'on exploite même commercialement; aucun serpent redoutable, point d'animaux féroces, tout au plus des insectes parfois gênants.

Les rivières ont un faible développement, par suite naturellement de la disposition de l'île et de ses chaînes montagneuses; il ne faut pas songer à y naviguer, sauf sur le Rio Canto, qui a plus de 200 kilomètres de cours et est navigable sur 50 kilomètres environ; mais ces cours d'eau, qui sont à allure quelque peu torrentueuse, suffisent à fournir de l'eau aux cultures, le plus généralement, et peuvent également évacuer l'excédent des précipitations atmosphériques. Il serait même possible d'emprunter de la force motrice à certains d'entre eux.

Ceci nous amène à parler des conditions climatériques de Cuba, qui intéresseront tous ceux qui veulent s'y rendre temporairement ou définitivement. Disons tout de suite que les tremblements de terre se font sentir parfois dans l'île, et principalement dans l'est : on se rappelle notamment ceux de 1842 et de 1852, qui ont causé de graves ravages; mais cela prouve que ces sortes de catastrophes sont assez rares. D'ailleurs les cyclones, ou tout au moins les ouragans et tempêtes, ne sont pas sans visiter quelquefois Cuba. Il s'est produit notamment des *hurricanes*, comme on les désigne souvent dans la langue américaine, en 1870, 1876, 1885 et 1894. Il ne faut pas oublier que l'on est tout à fait dans la zone torride, puisque l'île est comprise entre 19° 40 et 23° 33 de latitude nord. En fait, le climat est chaud toute l'année, mais nous allons voir comment il est adouci et rendu très supportable par les

circonstances locales. La température moyenne, dans les mois les plus chauds, est de 28 à 29° centig., et durant ce qu'on appelle l'hiver, elle est de 17° à La Havane. La température la plus élevée que l'on relève à l'ombre est comprise entre 30 et 31° centig., sauf des cas tout exceptionnels où l'on a noté 34°. Le grand avantage de Cuba, c'est que son climat est bien insulaire : on sait que, quand une île ne présente pas une trop grande dimension, transversale du moins, la mer qui l'environne joue le rôle de volant égalisateur de la température, sans extrêmes marqués ni dans un sens ni dans l'autre. Il souffle du vent presque toute l'année, vent qui vient de la « partie » nord-est, et qui a une influence des plus salutaires pour les habitants ; aussi bien, les nuits sont fraîches, ce qui assure un repos précieux à l'organisme. Les variations de teneur en humidité de l'atmosphère sont assez peu sensibles. Les vents réguliers dont nous venons de parler soufflent rarement avec violence ; même en hiver, ils n'obligent point à chauffer les habitations.

Les précipitations atmosphériques sont abondantes, si on les considère dans l'ensemble de l'année. Le pluviomètre donne normalement une chute d'eau totale de 2 mètres 25 pour l'année. Durant les mois de février, mars et avril, les précipitations sont très faibles, n'atteignant guère 5 centimètres au maximum et descendant parfois à 1 ; c'est en mai que se produisent les grandes pluies.

La forte humidité de l'air et la température ne sont pas néanmoins sans fatiguer l'Européen qui, comme dans toutes les autres Grandes Antilles, a besoin de temps à autre de venir faire une cure d'air dans son pays natal. Mais on peut dire que la santé ne souffre pas réellement

de la vie sous ce climat, et que surtout l'état sanitaire général s'est considérablement amélioré dans l'île depuis quelques années : on ne saurait trop en faire honneur aux Américains, dont les médecins militaires ou civils se sont livrés à des expériences particulièrement intéressantes et démonstratives, et ont pris des mesures tout à fait heureuses, au point de vue de la lutte contre la fièvre jaune et la malaria. Comme dans beaucoup d'autres pays de cette région, on avait généralement négligé d'établir des égouts, de drainer les terrains avoisinant les agglomérations, de s'assurer de l'eau de boisson de bonne qualité, et surtout on ignorait, là-bas comme ailleurs, les conditions grâce auxquelles se propagent les maladies que nous venons de citer. Sans insister sur des détails médicaux, les Américains ont constaté qu'on pouvait supprimer la fièvre jaune et aussi la malaria en luttant contre les moustiques, en faisant disparaître les mares où ils pullulaient, en munissant de toiles métalliques les ouvertures des maisons; et ils ont introduit dans l'île des habitudes d'hygiène qui ont donné les meilleurs résultats, et qui sont un des effets précieux de leur campagne contre les Espagnols. Toujours est-il que, il n'y a pas encore fort longtemps, fièvre jaune ou vomito negro et fièvre intermittente ou paludéenne, étaient des maladies fréquentes, en même temps que le tétanos, les affections du foie, du tube digestif, la phtisie. On sait que cette dernière est malheureusement fréquente en tout pays; quant au tétanos, on peut presque toujours le prévenir, et une bonne hygiène générale diminue les chances que l'on a de contracter des maladies du tube digestif; enfin les fièvres jaune ou intermittente ont été à peu près vaincues par la lutte contre le moustique, surtout la fièvre jaune. Ajoutons que

la variole est devenue très rare. En somme, la mortalité à La Havane ne semble guère dépasser en moyenne 16 pour 1.000, ce qui est un taux très favorable. Pour l'eau de boisson, on a cherché à capter de tous côtés des eaux pures, la Havane même jouissant des eaux du Vento, qui sont amenées par un magnifique aqueduc commencé dès 1859. La Havane et Santiago sont bien partagés au point de vue des égouts, et des progrès ont été faits un peu partout dans cette même voie. On prend l'habitude de paver les rues, ce qui empêche les eaux usées d'aller saturer le sous-sol, ainsi que cela se passait jadis.

II. — Pour apprécier les conditions dans lesquelles s'est établi l'espèce de protectorat qui a fait aux Yankees une situation commerciale et industrielle toute favorisée à Cuba; pour se rendre compte également des relations des Cubains avec les populations étrangères ; et enfin pour que nos lecteurs jugent mieux du pays, il faut connaître, et nous allons les indiquer très rapidement, les phases par lesquelles le pays est passé avant d'en arriver à sa situation politique actuelle. Sans remonter à une période historique peu intéressante au point de vue pratique où nous nous plaçons ici, nous rappellerons du moins que les Espagnols s'étaient particulièrement bien acclimatés à Cuba comme à Porto-Rico, et ils conservèrent leur vieille possession en dépit des attaques successives de l'Angleterre. L'île reprit un regain de prospérité à la suite de l'abolition de l'Esclavage aux États-Unis, et c'est ce qui amena le Gouvernement métropolitain à surcharger d'impôts un pays si prospère. Les impôts étaient rendus encore plus lourds du fait de droits de sortie et de droits d'entrée exorbitants; et les sommes enlevées ainsi à l'île ne lui étaient aucunement restituées sous forme de

travaux publics ou autres. Ce fut le renouvellement des fautes qui avaient amené bien des années auparavant la séparation des colonies de l'Amérique du Sud. On avait trop coutume également de faire venir tous les fonctionnaires de la Péninsule, de ne jamais prendre de fils du pays. Et si le colon espagnol est particulièrement économe et probe, on est bien forcé de reconnaître qu'il n'en était pas de même des fonctionnaires expédiés dans la belle colonie antillaise pour y « faire fortune ». Ces observations s'appliquent tout aussi bien au passé de Porto-Rico, et nous n'y reviendrons point à son sujet. De nombreuses insurrections éclatèrent à Cuba, et une première République toute temporaire fut proclamée en 1868. A la fin de l'insurrection, terminée seulement en 1878, l'Espagne avait dû concéder quelques libertés aux Cubains. Mais le régime économique demeurait déplorable, des droits différentiels soumettaient les Cubains aux vendeurs espagnols; de plus, la crise sucrière battait son plein. Un nouveau mouvement séparatiste se manifesta ouvertement en 1893, avec l'appui des Américains, qui étaient déjà intervenus antérieurement. A la suite de luttes sanglantes, l'Espagne enfin concéda en 1898 l'autonomie à Cuba et à Porto-Rico. A ce moment, les Américains laissèrent paraître les ambitions qu'ils nourrissaient depuis longtemps, et qu'ils nourrissent encore plus vivement à l'heure présente vis-à-vis de toutes les Antilles, et même quelque peu de l'Amérique du Sud. Il leur faut un marché ouvert pour leur énorme production industrielle; ils ont aussi avantage à voir arriver chez eux certains produits, comme le sucre, que donnent les contrées qu'ils convoitent. Et ils cherchent à réunir ces pays à la Confédération, sous une sorte de Zollverein au moins partiel.

Les États-Unis, pour empêcher l'application de cette autonomie, qui eut calmé les esprits, prétendirent imposer brusquement à l'Espagne la cessation des hostilités contre les Cubains ; le Congrès déclara le peuple cubain libre ; la guerre éclata et ne dura pas de longs mois, comme on se le rappelle sans doute. Elle aboutit au traité conclu à Paris en décembre 1898, qui consacrait la renonciation de l'Espagne à la souveraineté sur Cuba et l'annexion de Porto-Rico aux États-Unis. Les Américains établirent d'abord à Cuba un régime provisoire militaire, la seule administration locale restant aux mains des indigènes. Il semble bien qu'à ce moment les États-Unis rêvaient aussi d'une annexion de la grande île. Et ce fut certainement la seule crainte d'un rapprochement entre les Cubains et les Espagnols et d'une insurrection contre leur occupation, qui empêcha les Américains de maintenir celle-ci. Le Gouvernement militaire se décida à convoquer une sorte de Convention cubaine destinée à voter une constitution. On lui imposait d'ailleurs certaines conditions avant d'accorder l'approbation de cette constitution, conditions que les Cubains ont dû respecter, et qui leur pèsent beaucoup à l'heure actuelle, plus au moral qu'au point de vue réel, devons-nous avouer. Ces conditions ont été incorporées dans la Constitution de 1901 : engagement perpétuel de ne pas conclure avec une puissance étrangère un traité susceptible de menacer son indépendance ; engagement de ne pas contracter de dette que les ressources ordinaires du budget ne pourraient pas couvrir en tant qu'arrérages ; cession de deux stations navales ; reconnaissance aux États-Unis du droit d'intervenir pour assurer le maintien d'un Gouvernement capable de garantir la vie, la propriété et la liberté de chacun. C'est grâce

seulement à ces concessions que les États-Unis laissèrent la nouvelle République venir au monde, en mai 1902, en lui imposant de plus, en mars 1903, un traité de réciprocité commerciale, en vertu duquel les deux pays s'accordent mutuellement une réduction de 25 pour 100 sur le tarif douanier. Un traité de mai 1903 a du reste consacré les dispositions que nous venons de mentionner. Nous retrouverons plus loin cette question douanière, et constaterons la situation privilégiée que se sont assurée en fait les Américains.

En quelques mots, nous pouvons faire saisir l'organisation politique et administrative du pays. Tout d'abord, un Congrès comprenant Chambre et Sénat : sur la base d'un élu par 25.000 habitants. Le Président de la République (secondé par un Vice-Président) est nommé pour quatre ans, et choisit son Conseil des Ministres; ce dernier se compose des secrétaires d'État et de la Justice, de l'Intérieur, des Finances, de l'Agriculture, des Travaux publics et de l'Instruction publique. La République (1) a ses représentants particuliers en pays étrangers, et c'est ainsi que la Légation de France est confiée à Paris à M. Ferrer (auquel nous avons eu recours en préparant le présent livre.) Les Provinces, qui correspondent à peu

(1) Il s'agit, bien entendu, de l'organisation de principe, et qu'on pourrait appeler virtuelle; car déjà une insurrection a éclaté contre le Gouvernement régulier et national, qui a amené le Président de la République à faire appel aux Américains. Ceux-ci ont débarqué des troupes et instauré un Gouvernement dit provisoire avec gouverneur américain. Les Yankees affirment avec insistance qu'ils ne veulent point annexer. Ils ont commencé par faire le nouveau recensement dont nous avons parlé, afin de préparer de nouvelles élections générales, notamment pour remplacer le Président de la République, M. Palma, démissionnaire. Espérons que l'insurrection ne va pas rester à l'état endémique dans un pays qui a tout pour devenir florissant.

près, eu égard aux dispositions de la Constitution, aux États des Américains du Nord, choisissent leur gouverneur et contrôlent leurs affaires personnelles. Actuellement, on trouve dans l'Ile six provinces : Pinar del Rio, La Havane, Matanzas, Santa Clara, Puerto Principe et Santiago (de l'ouest à l'est).

La situation de la jeune République est assez satisfaisante, bien qu'on puisse désirer un plus grand développement de toutes ses ressources. Il est à espérer que l'ordre et la sécurité ne seront point troublés, d'autant que les Cubains redoutent beaucoup (du moins ceux qui appartiennent au parti nationaliste) de donner aucun motif d'intervention aux Américains.

III. — Un point qui n'est pas secondaire, même pour ceux qui ne veulent établir que des relations d'affaires avec Cuba, et qui est encore bien plus important pour ceux qui désireraient s'y installer et devenir de la sorte des contribuables de l'État, c'est de constater si la situation financière du pays est saine, comme on dit dans le style spécial.

Durant que Cuba dépendait de l'Espagne, il est bien certain que ses finances n'étaient pas dans un état fort satisfaisant : les recettes diminuaient presque continuellement, au contraire des dépenses. Celles-ci étaient montées de 25 millions de pesos (1) à 38 millions 1/2 entre 1866 et 1867. Elles avaient diminué ensuite ; néanmoins, pendant la dernière année d'occupation espagnole, les dépenses s'élevaient à plus de 26 millions de piastres pour un peu plus de 24 millions de recettes. Pendant les années de crise qui ont suivi la séparation, on a fort sagement réduit le mon-

(1) Voir les unités monétaires au chapitre IV.

tant du budget, qui se limitait à 18 millions de dépenses en 1899-1900, à un peu plus de 15 millions en 1901-1902.

Il est vrai que, à ces mêmes époques, les recettes ne dépassaient point respectivement 17.400.000 p. et 17.765.000 p. En fait, le budget cubain s'est soldé en déficit jusqu'en 1904, tandis que, pour 1906-1907, le boni a atteint un peu plus de 2 millions 1/2, et qu'il a été prévu à 2.160.000 p. pour 1907-1908.

Ce dernier budget se présente comme suit. Aux recettes : 23.046.000. p. pour les Douanes ; 350.000 recettes consulaires ; 743.000 Postes, télégraphes et droits intérieurs ; 831.000 p. domaines de l'État ; le reste en revenus divers. Aux dépenses : Pouvoir exécutif 105.000 p. ; Secrétariat d'État et Justice, 680.000 ; Intérieur 8.973.000 ; Finances 3.440.000 ; Instruction publique 4.196.000 ; Travaux publics 4.445.000 ; Agriculture, Industrie et Commerce 275.000 ; et le reste des 23.309.000 pour le pouvoir judiciaire.

Pour ce qui est de la dette, elle est relativement très légère ; mais nous ne devons pas oublier que l'indépendance a fait disparaître une dette d'un milliard de francs environ, qui avait été contractée en grande partie pour parer aux dépenses faites par la Métropole à l'occasion des insurrections successives. (Le poids des impôts était très lourd, bien que fort peu d'argent fût consacré aux dépenses utiles au pays). Dès 1902, les Chambres cubaines ont voté le principe d'un emprunt de 35 millions, dont 4 pour l'agriculture sous forme d'avances (ce qui s'expliquait par les ruines laissées par l'insurrection), et le reste pour payer les anciens soldats de l'insurrection, qui se sont multipliés quelque peu quand tout a été fini : à la façon de ces soldats pensionnés de la Sécession amé-

ricaine, qui deviennent de plus en plus nombreux sur les contrôles des pensions, au fur et à mesure que s'éloigne la date de la Guerre. Cet emprunt a été émis en février 1904, et acheté par une grande maison américaine de New-York : cela au taux de 90 1/2; la banque a bientôt revendu les titres à 96, ce qui montre que le crédit de la République a été apprécié, et la cote a monté rapidement jusqu'à 102 1/2. Un droit de timbre a été spécialement créé pour fournir les fonds nécessaires aux intérêts et à l'amortissement de l'emprunt ; il a été gagé sur un certain pourcentage des recettes douanières. Nous nous réservons de donner quelques indications rapides sur les impôts qui sont payés à Cuba. Le timbre prévu pour gager l'emprunt suffit amplement à payer les charges de cet emprunt. La République a également payé fort régulièrement les charges résultant de l'emprunt de 3 millions de piastres qui avait été émis par la Junte cubaine, en 1896 et 1897, pour aider le mouvement insurrectionnel. Nous approchons du moment où le principal viendra à remboursement.

Si nous ajoutons que l'on a pu prendre sur les excédents du Trésor une somme de 5 millions, qui a été mise à la disposition des banques pour être employée en avances aux agriculteurs, on comprendra que la situation financière est saine, et que le pays peut se développer puissamment au point de vue industriel et commercial, s'il lui arrive en abondance suffisante ce qui lui manque encore pour partie : des capitaux et des bras.

CHAPITRE II

Population et conditions démographiques; proportion de l'élément étranger; prédominance de la population urbaine et besoins de bras dans les campagnes. Les noirs, la disparition graduelle de l'esclavage. L'introduction des Chinois, ce qu'il en reste. L'immigration à Cuba et son utilité; sa composition. — II. Les salaires et le coût de la vie; les conditions du travail. — III. La situation de l'étranger, les conditions d'accès à la propriété, la liberté individuelle. — IV. L'instruction, la police, la justice. — V. Places à prendre par les étrangers.

I. — Les questions démographiques ont une importance de premier ordre, autant pour indiquer la place que peut avoir à occuper le courant immigratoire, que pour renseigner sur la force productive ou la capacité consommatrice que le pays est susceptible de présenter. Il est curieux de suivre le développement graduel de la population cubaine depuis la fin du dix-huitième siècle, car on y constate ce phénomène d'un territoire où le nombre des habitants croissait constamment, en dépit de causes multiples qui gênaient la mise en valeur du pays.

En 1774, première date à laquelle on puisse se procurer un chiffre, la population totale est de 172.000 habitants; à cet instant, on ne trouve que 44 pour 100 de noirs. Le total monte successivement à 272.000 en 1792, 553.000 en 1817, 704.000 10 années plus tard. On dépasse le million en 1841, et en 1861 le chiffre de la population est de près de 1.100.000 personnes. Tout d'abord, la proportion des noirs avait augmenté, pour atteindre un maximum de 56 pour 100 en 1827; mais le mouvement inverse se produisait ensuite, et en 1877, sur plus de 1.500.000 âmes, les noirs ne représentaient plus que les 32 pour 100. C'est

encore la proportion qui s'accusait en 1899, au moment du premier recensement (fait par les Américains du reste) après la cessation de l'occupation espagnole. Ce Census de 1899 n'a peut-être pas été exécuté avec l'exactitude désirable, étant donné que les conditions politiques et économiques, au sortir de la guerre, rendaient cette enquête difficile ; toujours est-il que le nouveau recensement qui a été fait à la fin de 1907 accuse un total de 2 millions d'âmes pour la population de Cuba. En dépit de l'afflux qui s'est produit dans le pays, par suite de sa pacification (définitive, espérons-le), en dépit de l'arrivée de nombreux Américains en particulier, et du retour de Cubains exilés jadis ou ayant fui l'Administration espagnole, ce chiffre nous semble bien élevé. D'après le dernier recensement, certaines provinces, comme celle de Pinar del Rio, auraient vu augmenter de 35 pour 100 leur population dans le court intervalle séparant les deux recensements. Il est à noter que, dès 1885, on trouvait parmi les blancs 920.000 personnes nées à Cuba, 200.000 Espagnols et 10.000 étrangers de nationalités diverses ; en 1899, alors que la séparation d'avec la Métropole s'était faite, il n'y avait plus que 129.000 Espagnols (comptés désormais comme étrangers), et 130.000 étrangers autres.

Au point de vue de cette composition de la population, si nous considérons les résultats du recensement de 1899, le seul complet à l'heure présente, nous constatons que Cuba possédait environ 6.500 Américains du Nord, pas tout à fait 2.000 Espagnols de l'Amérique centrale ou méridionale, Hispano-Américains en réalité, 1.200 à 1.300 Français, 750 Anglais ou du moins sujets britanniques, 500 Italiens, moins de 300 Allemands : on voit que

l'élément français est relativement important dans ce pays. Pour les Cubains blancs, qui forment le fond de la population propre, ce sont des descendants des colons espagnols primitifs qui s'étaient établis dans le pays, ou du moins qui avaient essaimé jadis vers Haïti, la Floride et la Louisiane ; on y trouve aussi des descendants des colons français qui, lors de la terrible révolte de Saint-Domingue, quittèrent cette île et se réfugièrent à Cuba. A l'égard de la population par sexe, nous noterons qu'au recensement de 1899, on comptait 418.000 individus mâles, dont 291.000 étaient citoyens Cubains ; 9.500 étaient classés définitivement comme citoyens Espagnols, un peu moins de 76.000 étaient des individus dont la nationalité n'était pas encore fixée, par suite du droit d'option dont ils pouvaient jouir ; sur ces derniers, 15.000 optèrent pour la nationalité cubaine peu de temps après le recensement.

La population respective des diverses provinces était de 425.000 pour celle de La Havane, 202.000 pour Matanzas, 173.000 pour Pinar del Rio, 88.000 pour Puerto Principe, 365.000 pour Santa Clara, et un peu moins par conséquent pour Santiago. Comme villes de plus de 8.000 âmes, on avait surtout à citer La Havane, avec ses 236.000 habitants ; Santiago avec le chiffre de 43.000 ; Matanzas avec 37.000 ; Cienfuegos avec 30.000 ; Puerto Principe, 25.000, et Cardenas avec 22.000 ; on trouvait un peu moins de 14.000 âmes à Manzanillos, et des totaux analogues pour Guanabacoa, Santa Clara, Sagua la Grande, etc. D'une manière générale, la moitié de la population résidait dans les villes ; il y a là un fait qui explique en bonne partie le développement, la mise en œuvre fort insuffisante de cette belle et grande île. La population des campagnes n'était que de quelque 800.000 indi-

vidus, répartis sur une surface de 114.000 kilomètres carrés, ce qui ne donne guère que 7 habitants par kilomètre carré ; on sait de prime abord que c'est fort peu, et nous constaterons combien il en est différemment dans la Grande Antille voisine de Porto-Rico. C'est là le motif principal pour lequel Cuba est relativement si peu cultivé, en dépit de sa fertilité remarquable. En apparence, la province de la Havane est la mieux partagée, puisqu'on y relève une population moyenne de 13 habitants par kilomètre carré. Mais dans la province de Pinar del Rio, où le chiffre proportionnel absolu ne dépasse pas 2 habitants par kilomètre carré, il y a des terrains inhabitables assez étendus, et le coefficient de peuplement des étendues sur lesquelles peut s'exercer l'activité culturale et agricole des habitants, est bien plus élevé que dans la province de la Havane. La population au kilomètre ressortait (toujours d'après les chiffres de 1899) à 10 habitants pour Matanzas, 8 1/2 pour Santa Clara, 7 pour Santiago. Depuis lors, la situation s'est améliorée : non seulement par suite de l'augmentation absolue de la population, mais aussi parce que le calme, revenu à peu près complètement dans le pays, a permis à une partie de la population de se répandre dans les campagnes.

Il est nécessaire de juger de la situation des éléments de couleur qui forment une portion importante de la population cubaine. Notons tout de suite que la population blanche augmente plus que la population de couleur (principalement nègre, ainsi que nous allons le voir) ; c'est à peine si les noirs se maintiennent au chiffre de 1899, et celui-ci était très en-dessous du total recensé à différentes époques. Les blancs sont particulièrement nombreux dans l'ouest et le centre de l'île, tandis que les nègres sont

plutôt amassés dans l'est. Tout naturellement, les nègres qui se trouvent à Cuba descendent on peut dire uniquement des esclaves importés de la côte d'Afrique ; ils étaient en nombre tel que, durant tout le commencement du dix-neuvième siècle, ils ont dépassé numériquement les blancs : 314.000 contre 207.000, en 1817 par exemple ; 589.000 contre 418.000 en 1841. Dès longtemps une population noire libre s'était formée à Cuba : c'est ainsi qu'en 1773, il n'y avait pas moins de 31.000 nègres libres, contre 44.000 esclaves seulement. En 1817, on comptait 114.000 nègres libres ; mais on avait introduit beaucoup de travailleurs esclaves, leur nombre s'élevant à près de 200.000. En 1868, on était arrivé à un total de 370.000 esclaves. Peu de temps après était proclamée la loi Moret, dite du « Ventre libre », par laquelle tout enfant né d'une esclave naissait libre ; et enfin, en 1884, fut supprimé définitivement l'esclavage, une nouvelle atteinte au principe de la propriété de l'homme sur l'homme ayant été portée par cette autre disposition de la loi Moret, qui donnait la liberté à tout esclave âgé de 60 ans. Aussi bien, depuis pas mal de temps, on avait inauguré une sorte de régime de servage au lieu de l'esclavage proprement dit, en décidant qu'un salaire était dû à l'esclave en dehors du logement et de la nourriture. En fait, au moment de l'abolition définitive, Cuba ne comptait plus que quelque 25.000 esclaves. Au recensement dernier que nous avons pris comme base de nos études, on a trouvé à Cuba 234.000 noirs et quelque 270.000 métis.

La libération même graduelle des esclaves avait amené, à Cuba comme partout, une crise de main-d'œuvre, ces grands enfants s'empressant de fuir, une fois libres, le travail des champs auquel eux ou leurs parents avaient

été rivés jadis. Et on chercha une solution à la rareté de la main-d'œuvre quand une loi de 1845 eut défendu l'introduction de nouveaux esclaves africains. Le Gouvernement espagnol signa alors avec la Chine un traité ayant pour objet (comme dans tant d'autres pays) l'introduction de coolies destinés aux plantations. En deux années, il partit de Chine plus de 22.000 de ces coolies, dont un nombre considérable moururent en route, par suite des conditions déplorables dans lesquelles on les transportait. Ces Chinois devenaient de véritables esclaves, plus maltraités peut-être que les noirs. Les contrats étaient un trompe-l'œil et, à leur expiration, on obligeait les malheureux à les renouveler de force. En 1877, le Gouvernement Chinois s'aperçut enfin de ces pratiques, dénonça le traité et arrêta l'émigration ; à ce moment, il était arrivé plus de 130.000 Chinois dans l'île; mais il n'en restait que 43.000. Depuis lors, leur situation s'est améliorée, sur les représentations de la Chine ; ils ont du reste abandonné de plus en plus les plantations pour devenir cuisiniers, blanchisseurs, domestiques, boutiquiers, métiers qu'ils remplissent avec beaucoup de succès. Actuellement, il y a à Cuba un peu moins de 15.000 Chinois. Il en arrive encore quelques centaines tous les ans, et on les rencontre principalement à La Havane.

Pour compléter ces indications rapides sur la population, nous noterons que le recensement de 1899 avait relevé une proportion de 40 pour 100 d'individus gagnant personnellement leur vie, ce qui est beaucoup si l'on défalque de la population les femmes, les enfants et les vieilles gens. Sur cet ensemble de près de 640.000 individus ayant une profession, 48 pour 100 se consacraient à la pêche, à l'agriculture ou au travail des mines ; 23 pour 100

au service personnel, au métier de domestique ; 15 pour 100 aux industries manufacturières ou mécaniques ; 13 pour 100 au commerce et aux transports. On voit donc qu'il reste bien peu de chose pour les professions libérales, et c'est une indication bonne à retenir pour ceux qui cherchent à émigrer dans ce pays.

Cette question de l'immigration à Cuba est importante à tous égards, autant pour les étrangers qui se préoccupent de ce qu'il y a à tenter personnellement dans ce pays, que pour ceux qui se demandent dans quelles conditions se trouvent, à l'égard de la main-d'œuvre, les industries agricoles ou autres. Nous avons déjà montré combien la population de Cuba est clairsemée pour l'étendue, et aussi pour les richesses plus ou moins virtuelles de la contrée. La proportion très élevée qu'elle comprend d'éléments noirs ou mulâtres est certainement pour abaisser la productivité du pays ; il est bien reconnu que les noirs de ces pays, tout en étant de très braves gens que l'on conduit facilement, si on sait les prendre par la douceur et en tenant compte de leur tempérament quelque peu enfantin, n'ont pas, d'une manière générale, une ardeur soutenue au travail. La colonisation latine a bien eu cette particularité avantageuse d'amener une quantité relativement considérable de population blanche sur des terres qu'on peut considérer comme tropicales ; néanmoins, et ainsi que le disait fort bien notre collègue M. Pierre Leroy-Beaulieu, ce serait un grand bien pour Cuba que sa population s'accrût vite. Sans doute, si l'on s'en référait aux registres de l'état civil, on verrait enregistrées en une année 58.000 naissances d'enfants vivants, contre seulement 24.500 décès. (Ces naissances comprenant d'ailleurs un tiers d'illégitimes). C'est un taux d'accroissement énorme, si les

chiffres sont bien exacts (?). Mais cela ne suffirait certainement pas à fournir tous les bras qui sont nécessaires à la mise en valeur du pays ; et celui-ci peut en nourrir étrangement plus, puisque à Java par exemple, sur une surface à peu près équivalente à celle de Cuba, on trouve une population de 28 millions d'âmes, et qu'en tout cas les esprits les plus avisés estiment que Cuba pourrait sans peine donner asile et nourriture à 15 millions d'âmes au moins. Nous verrons, en parlant de Porto-Rico, ce qu'il est possible de tirer de ces terres admirables, par un travail soutenu et éclairé.

Nous pouvons donner quelques chiffres rapides qui montrent du moins ce qu'est déjà l'immigration à Cuba. En 1902, l'immigration avait été de moins de 12.000 personnes, dont 9.500 hommes; on y comptait près de 8.900 Espagnols, 1.063 Américains, 389 Anglais, 232 Syriens, 222 Italiens, 171 Français, 145 Chinois, 69 Allemands. Parmi ces immigrants, il y avait 2.523 enfants de moins de 14 ans, et 8.809 personnes de 14 à 25. D'autre part, 3.377 individus étaient mariés. Pour les années 1903, 1904 et 1905, le chiffre total de l'immigration s'est élevé respectivement à 14.000, 20.000 et 5.000 personnes (pour cette dernière année nous prenons des chiffres approximatifs, il semble, donnés par les publications américaines). Un courant très sérieux d'immigration se fait donc vers l'île. En 1904, sur cet ensemble d'un peu plus de 20.000 immigrés, les seuls Espagnols donnaient plus de 16.000 individus. Le chiffre correspondant était de 1.262 pour les Américains et Canadiens, de 104 pour les Allemands, de 194 pour les Français, de 338 pour les Anglais, de 274 pour les Italiens, de 88 pour les Turcs, de 168 pour les Syriens.

II. — Il est évident que si la population se développe considérablement, la petite culture va avoir à produire beaucoup plus ; elle devra se livrer à la culture de produits rémunérateurs comme le riz, le maïs, etc. La culture du tabac et de la canne bénéficieront grandement de l'abondance de la main-d'œuvre. Aussi bien, y aura-t-il intérêt à développer l'immigration temporaire d'ouvriers espagnols, qui viennent à Cuba au commencement de la campagne de la canne, et s'en retournent ensuite dans leur pays. Les salaires sont susceptibles de les attirer, car normalement ils sont élevés. Le tarif en est assez fixe, et il tourne autour de 1,50 piastre par jour ; et comme souvent le nombre des bras est insuffisant pour répondre aux besoins, en 1907, par exemple, on a vu le salaire effectif se tenir autour de 2,50 piastres. Les individus fournis par l'immigration se livrent à un travail très pénible, mais pour lequel il n'est pas besoin de *skilled labour*. C'est surtout pour la coupe de la canne, son transport aux voies et wagonnets, puis son déchargement, qu'elle trouve à s'employer. L'ouvrier de sucrerie s'improvise aisément, sauf les têtes de colonnes ; mais il en est tout différemment dans la culture du tabac, pour laquelle l'on considère généralement qu'un apprentissage de trois à cinq ans est nécessaire. L'apprenti prend ensuite une *vega* en location et travaille à produire personnellement du tabac. Les immigrés, sauf ceux qui entendent se fixer et se former au métier pour un avenir un peu plus lointain, s'engagent dans le travail des sucreries, qui assure de façon immédiate une paye bien plus élevée.

Comme complément de ce que nous venons de dire, ajoutons quelques indications sur les salaires divers. Souvent, sur les plantations, on paye au mois, et on donnera,

en outre de l'entretien et du logement, 30 dollars ou piastres (on verra que c'est la même chose) aux charretiers, laboureurs, gardiens de bestiaux, etc., 25 dollars aux coupeurs et chargeurs de cannes, 15 dollars seulement aux conducteurs d'attelage. Pour les différents métiers ou occupations de la ville plutôt, voici quelques chiffres : 1,50 à deux dollars par journée de 10 heures aux relieurs ; 2,50 à 3,50 dollars aux charpentiers; 1,25 aux manœuvres ; 2 à 2,5 aux maçons ou aux imprimeurs ; 2 à 3 dollars aux mécaniciens ; 2 aux peintres ; 1 à 2 aux cordonniers, 1 à 1,5 aux étameurs, etc. Bien entendu, pour apprécier la valeur absolue de ces salaires, il faut se rendre compte de la vie à Cuba ; et bien que des chiffres complets n'aient jamais été fournis à ce sujet, on doit considérer que la vie coûte très cher dans l'île, au moins pour tout ce qui relève un peu du superflu ou du luxe. Il est vrai que, ces temps derniers, on a demandé au Gouvernement un abaissement des tarifs douaniers très élevés qui arrêtent ou frappent les marchandises étrangères ; on s'est enfin aperçu que ces droits majorent beaucoup le prix de l'existence, et gênent le développement du pays. Mais on les tient pour des éléments de ressources nécessaires aux finances. Assurément, un abaissement au moins partiel amènerait un essor général, qui relèverait bien vite toutes les perceptions fiscales. Dans les villes, et pour les Européens voulant mener une vie confortable, à la Havane en particulier (où le luxe est si surprenant), la vie coûte environ deux fois ce qu'elle coûte en France.

A noter encore que les gens employés au moment de la campagne de la canne, se trouvent ensuite bien souvent sans occupation, ce qui les amène, quand ils sont fixés dans le pays, à vivre sur des terres de petite étendue

qu'ils cultivent pour eux et leur famille. Les individus fixés de la sorte perdent de leur mobilité, et ne savent pas toujours aller chercher du travail là où les bras font défaut. D'une façon générale, le travailleur du pays préfère travailler aux pièces, à la tâche, qu'à la journée. Toutes ces populations, et les noirs en particulier, n'estiment rien tant que leur indépendance ; il faut apprendre à les conduire avec fermeté, mais jamais avec violence, une parole déplacée suffisant à les irriter et à entraîner les conséquences les plus regrettables. Nous retrouverons cette particularité à Porto-Rico notamment. On comprend que, avec ce besoin d'indépendance, se soit développé dans la campagne le système de ce qu'on appelle la *colonia*, une sorte de colonat partiaire, de métayage ; le propriétaire fournit la terre et le matériel, et partage les produits. Cela s'applique plutôt aux plantations de tabac qu'à la culture de la terre, pour laquelle il faut attendre davantage, où la vente des produits est plus limitée comme nombre d'acheteurs possibles, etc.

III. — Le lecteur est évidemment désireux de savoir comment est reçu l'immigré qui arrive à Cuba, à quelle législation il est soumis, comment il participe à la vie générale, quels sont ses droits civils, etc. Sur tout cela, nous sommes obligés d'être malheureusement bref, mais nous donnerons les renseignements essentiels. Toute personne peut entrer à Cuba, y voyager, ou en sortir, se déplacer, sans passeport. L'immigration est réglementée par une loi datant de 1902 et de l'occupation américaine ; et c'est pour cela qu'on y trouve la prohibition en principe de l'entrée des Chinois, puis des restrictions diverses. On se refuse à admettre sur le sol de la République les idiots ou les fous, ceux qui peuvent tomber à la charge de la collectivité, les

individus atteints d'une maladie grave ou contagieuse, les condamnés pour crimes infamants, ou ceux qui n'ont pas payé personnellement le prix de leur passage. Les contrats de travail passés à l'avance entre les immigrants et des personnes de Cuba sont défendus, sauf cependant pour les professeurs divers, les secrétaires ou domestiques, et aussi les ouvriers et employés destinés à une industrie qui n'existe pas encore à Cuba. Tout immigrant paye un droit d'un peso, sauf s'il est Américain ou vient d'un pays tout voisin. On a créé à la Havane un asile pour immigrants, inspiré de ce qui existe à New-York; on y reçoit les demandes de tous ceux qui ont besoin de bras, et aussi bien de domestiques et cuisinières que de manœuvres. Le patron qui engage un immigrant règle par lui-même les frais d'hospitalisation, qui sont de 20 centavos par jour.

Pour ce qui est des droits civils, nous n'avons qu'à renvoyer au Code espagnol, qui continue d'être appliqué à Cuba comme avant la séparation, et qui ressemble du reste beaucoup au Code français. Les étrangers sont dans la même situation que les Cubains pour la protection de leurs biens et de leurs personnes. Les dispositions sont larges et honnêtes, la liberté individuelle est fort bien assurée; on a prévu une sorte de *habeas corpus* qui a son intérêt. Tous les cultes sont libres à Cuba, la liberté d'association et de réunion fort étendue, il suffit de déposer les statuts des associations, ou, pour les réunions, de prévenir l'autorité vingt-quatre heures à l'avance; les meetings, même dans les rues, sont permis pourvu qu'on demande l'autorisation de les tenir. Les enfants nés de parents étrangers qui, à leur majorité, réclament la nationalité cubaine, acquièrent cette nationalité. On peut se faire

naturaliser six mois après sa majorité, quand on était établi dans le pays avant le 1er janvier 1890, et aussi quand on a résidé cinq ans dans le pays et qu'on a déclaré depuis deux années l'intention de se faire naturaliser.

IV. — L'instruction est gratuite et obligatoire à Cuba. La liberté d'enseigner est entière en principe, mais on exige des titres, et les titres étrangers doivent être homologués par les établissements d'instruction cubains. Les habitants même de l'île sont fort illettrés, car ces temps derniers encore, on en comptait 57 pour 100 d'absolument ignorants. Maintenant le budget de l'instruction atteint 3 millions et demi de dollars; on compte 1.800 écoles primaires, 3.400 « petites classes » fréquentées par plus de 160.000 enfants; mais il en reste encore plus du double qui ne vont pas à l'école. Dans chaque capitale de province, il y a un lycée. La Havane possède une Université, une Académie de peinture et sculpture, une école d'Arts et Métiers.

Les tribunaux fonctionnent bien et la police est suffisamment bien organisée; à la Havane, par exemple, la police municipale comprend un millier d'hommes; les ports ont une police spéciale pour la garde des marchandises. Dans la campagne, on peut compter sur la Garde Rurale montée, qui est destinée à compter 4.000 hommes. La justice est représentée au premier degré par le juge municipal, qui ressemble à notre juge de paix et connaît également des affaires criminelles, ou plus exactement correctionnelles, de faible importance. Vient ensuite le juge de première instance (correspondant à notre tribunal civil).

V. — Au reste, la population est en général honnête, les mœurs sont paisibles, et l'étranger est le bienvenu, à condi-

tion que (comme trop souvent c'est le cas pour les Français) il n'apporte pas avec lui le dédain de tout ce qui ne se fait pas comme chez lui, et qu'il comprenne que la plupart des habitudes nouvelles en présence desquelles il se trouve, sont motivées par un climat et des conditions locales qu'il ignore encore. Beaucoup d'étrangers ont déjà eu à se louer de l'hospitalité et des richesses que leur offrait le sol de la perle des Antilles. Les Espagnols ont su créer d'importantes sucreries, et l'Espagne tire par eux bien plus d'avantages réels que quand elle prétendait mettre sa colonie en coupe réglée. Les Anglais sont venus construire des chemins de fer, établir des plantations et des manufactures de tabac. Naturellement les Américains ne se font pas faute de lancer des entreprises commerciales et industrielles, en profitant de la situation privilégiée que leur fait le traité qu'ils ont imposé à Cuba. Ils achètent d'immenses étendues de terre, notamment dans le Camaguey (ancienne province de Puerto Principe) ; ils apportent des méthodes intensives et perfectionnées, des cultivateurs américains affluent et se livrent au maraîchage, au jardinage, tandis que des sociétés, américaines également, achètent d'immenses terrains pour les revendre ensuite par petits lots.

Tout cela suffit à montrer que l'étranger peut trouver beaucoup à faire à Cuba, à condition qu'il y apporte capitaux et connaissances techniques, ou tout au moins des bras robustes et une bonne santé.

CHAPITRE III

I. Les voies de terre à Cuba, améliorations nécessaires. — II. Le réseau ferré, ses débuts, les concessions et constructions récentes. L'intervention officielle dans la détermination des tarifs. — III. Les ports et leur trafic : leurs conditions d'accès. — IV. Les lignes de navigation et leurs prix de passage. — V. Les postes, les télégraphes et les câbles sous-marins.

I. — Les moyens de communications, les voies de transport, routes, chemins de fer, lignes de navigation, ports, etc., sont choses essentielles au développement et à la mise en valeur d'un pays ; et il est d'autant plus important de les examiner à Cuba, qu'ils sont encore insuffisants à bien des égards.

Pour ce qui est des voies de terre, les colonies espagnoles ont beaucoup souffert de l'état pitoyable des routes et de l'absence fréquente, sinon normale, des ponts. Les Américains se sont occupés avec raison de cette question (alors pourtant que les routes de terre sont si négligées dans la Confédération) ; dès 1902, ils pouvaient signaler l'établissement et l'entretien régulier de 118 kilomètres de grandes routes dans la province de Pinar del Rio ; ils avaient commencé d'établir des ponts métalliques, en prenant des précautions (trop souvent oubliées par les Espagnols) pour empêcher les crues torrentielles d'emporter ces ouvrages. Dans la province de La Havane, on avait établi 138 kilomètres de grandes routes, qui, comme dans la province précédente, pouvaient résister à la saison des pluies ; là aussi on avait construit des ponts ou reconstruit les anciens ponts espagnols emportés, que l'administration péninsulaire ne s'était pas donné la peine de relever.

Toute une série d'améliorations étaient à introduire dans le service de construction et de réparation, en ce sens qu'on ne se doutait généralement pas qu'il y avait une technique à observer, des matériaux cassés régulièrement à employer comme empierrement. Il reste encore beaucoup à faire, comme établissement de routes véritables, et en particulier dans les provinces de Santa Clara, de Puerto Principe, de Santiago ; il faut qu'on n'ait plus à compter sur les passages à gué, et que, grâce à l'établissement de ponts, les charrois puissent continuer de se faire durant les crues, alors qu'autrement les véhicules attendent des heures au bord d'une rivière que les eaux baissent et leur permettent de passer. Les efforts se poursuivent heureusement, et l'état de choses s'améliore de jour en jour.

II. — On doit reconnaître que le réseau des voies de fer est bien supérieur au réseau des routes, quoiqu'il réclame encore des travaux importants et, par suite, des capitaux élevés. Du reste, détail assez curieux, Cuba a eu des chemins de fer avant la Métropole : la première voie ferrée, de La Havane à Bejucal (et qui n'avait que 27 kilomètres de développement), date de 1837 ; il se produisit alors, comme le dit M. Renoz, une véritable fièvre de chemins de fer ; si bien que la plupart des voies ferrées existant dans l'Ile au moment de son abandon par l'Espagne, étaient antérieures à 1860. A partir de cette époque, on avait parlé bien des fois de construire une ligne principale et longitudinale reliant La Havane à Santiago. En 1887, le réseau Cubain (sans parler des chemins de fer des plantations) représentait une longueur de 1.600 kilomètres ; en 1901, on arrivait au total déjà respectable de 1.960 kilomètres ; c'était ensuite 2.000 kilomètres au commencement de 1903. Maintenant, on a dépassé 2.400 kilomètres. La

plupart des lignes cubaines ont été établies avec des capitaux anglais, sauf celle dont nous allons parler dans un instant, qui est la plus récente et peut-être la plus importante ; d'une manière générale, ces voies cubaines n'ont pas coûté plus de 150.000 du kilomètre. Les premières lignes avaient été faites plutôt pour rattacher La Havane aux régions voisines, et c'est la partie occidentale de l'Ile, surtout, qui s'est trouvée dotée de voies ferrées. Si bien que les moyens de communication suivant l'axe principal de l'Ile, qui devaient naturellement rendre les plus grands services pour permettre les relations d'un bout du pays à l'autre, s'étaient bornés longtemps à relier Pinar del Rio à La Havane, puis à Matanzas et à Santa Clara ; et encore suivant une direction faite de courbes successives. Il restait l'immense vide entre Santa Clara, Puerto Principe et Santiago, sans parler du bout extrême de l'Ile. Aujourd'hui, on peut dire que l'Ile possède une voie centrale ; en deux années seulement, on a construit 500 kilomètres de voies ferrées, susceptibles de rendre les services les plus considérables.

En passant rapidement en revue les principaux réseaux, nous trouverions, dans l'Ouest, la Western Railway C°., qui est anglaise, et assure les communications entre la Capitale et Pinar del Rio. C'est ensuite quatre lignes rayonnant de La Havane et formant ensemble quelque 400 kilomètres : elles appartiennent à la United Railways of Havana C°. Voici la Compagnie Cardenas et Jucaro, puis le chemin de fer de Matanzas à Colon ; la Cuban Central Railways possède des lignes partant de Conchas, et notamment à destination de Cienfuegos ; une ligne relie Nuevitas à Puerto Principe. Nous renvoyons du reste à la carte pour des détails. Mais, à la suite de l'intervention

américaine à Cuba, s'est construite cette nouvelle ligne dont nous avons dit un mot, qui relie principalement Santiago à Santa Clara, et qui a complété le chemin de fer central qui manquait réellement à l'Ile. Le Gouvernement provisoire américain a tenu à affirmer d'abord qu'il ne profiterait point de la situation de fait pour accorder aucune concession sur territoire cubain ; mais il en est revenu de ce principe absolu ; et en interprétant, de façon assez subtile du reste, le principe posé par une loi célèbre dite loi Foraker, il a autorisé une Compagnie puissante à se lancer dans la construction et l'établissement de la voie ferrée dont nous venons de parler. Il est juste de dire que la Cuba Railroad C°., Compagnie américano-canadienne qui a profité de cette autorisation, n'a pas demandé la moindre subvention, qu'elle n'a pas eu à se réclamer du droit officiel d'expropriation, réussissant à convaincre tous les intéressés de lui abandonner les terrains nécessaires à l'établissement de la voie. Celle-ci rend de réels services au pays. C'est grâce à cette ligne nouvelle, reliée aux anciens réseaux, qu'on a maintenant la possibilité d'aller par rail de Santiago à La Havane : cela, il est vrai, en 3 jours, car on s'arrête et l'on couche successivement (en partant de La Havane, par exemple) à Santa Clara et à Puerto Principe : dans les trois parcours successifs, on part généralement le matin vers 8 heures pour arriver vers 4 heures du soir. On peut faire le parcours en 24 heures si l'on prend les trains possédant des wagons Pullman. On compte multiplier les embranchements, mais aussi mettre en valeur les terrains que parcourt la voie, et installer dans l'intérieur une station formant séjour d'été pour les habitants fatigués par le climat de la côte.

Pendant longtemps, jusqu'à l'occupation américaine, les tarifs étaient aussi confus que variés sur les divers réseaux cubains ; des inégalités constantes se produisaient dans l'application de ces tarifs. En 1900, le gouverneur militaire commença par abolir une taxe de 10 pour 100 sur les tarifs voyageurs et de 3 pour 100 sur les tarifs marchandises, qui était perçue au profit de l'Etat ; et en échange, il demandait aux Compagnies d'abaisser proportionnellement leurs tarifs, de faciliter le passage des expéditions d'une ligne sur une autre. Sur refus des Compagnies, on procéda à la façon dictatoriale, et l'on déclara que le Gouvernement reviserait les tarifs en les ramenant à un taux équitable. C'est ainsi que tout d'abord on décida que les sucres payeraient 4, 84 cents par tonne kilométrique jusqu'à 25 kilomètres ; puis 2, 42 c. jusqu'à 50 kilomètres ; et 1, 61 c. de 50 à 100 kilomètres, etc. Finalement, une véritable Loi des Chemins de fer a été proclamée, une Commission des chemins de fer constituée. Toute société composée de 5 personnes peut former une Compagnie de chemins de fer ; nulle Compagnie ne peut jouir d'un monopole ; elle soumet ses plans à la Commission, qui a le droit de repousser un projet n'intéressant pas suffisamment le pays. Il est donné une autorisation, mais point une concession ; point de subvention ; l'expropriation est accordée à la Compagnie. En outre, une classification des marchandises a été établie au point de vue des tarifs à appliquer. On a fixé un tarif base, que chaque Compagnie est autorisée à majorer dans de certaines conditions et suivant les circonstances locales : au maximun, 3,63 et 1,82 cents pour la première ou la troisième classe de voyageurs ; pour les marchandises par lots de moins de 10 tonnes, et par tonne kilométrique : au maximun, 18-

13, 2-8, 4 et 6 cents, de 1 à 10 kilomètres, du moins ; ce tarif diminue considérablement pour ces 4 classes, suivant que la distance augmente ; et pour la première classe, par exemple, on descend à 2 cents seulement au-delà de 200 kilomètres. On a créé un service d'express, c'est-à-dire de petits colis, comme aux États-Unis. Les majorations accordées atteignent parfois 50 pour 100 et ne sont pas de moins de 20 pour 100, mais ne s'appliquent pas au trafic commun.

Ajoutons que toutes les lignes sont à voie unique ; la vitesse des trains ne dépasse pas 40 kilomètres, l'entretien de la voie n'est pas toujours parfait, et les voyageurs sont assez secoués, dans un matériel américain à bogies et à corridor, bien compris du reste. Tout le personnel est cubain.

Pour compléter ces indications rapides sur les voies de transport intérieures, signalons les deux Compagnies de tramways électriques de La Havane, qui desservent dans de très bonnes conditions, jour et nuit, La Havane et les environs. Ces tramways transportent un nombre considérable de voyageurs. Enfin nous aurions à citer un réseau de 1.400 kilomètres de lignes privées, servant aux exploitations minières ou agricoles. Il ne semble pas que, pour l'instant, il y ait beaucoup à faire dans la construction de nouvelles voies de fer. On a toutefois besoin constamment de matériel, et il s'établira des embranchements secondaires, qui viendront augmenter encore le capital énorme de plus de 550 millions de francs engagé dans l'industrie des chemins de fer.

III. — Ces voies de communications intérieures sont naturellement complétées par des lignes de navigation, qui relient parfois les ports même du pays, mais qui, le plus

ordinairement, ont pour but d'établir des relations avec les contrées voisines ou lointaines. Avant de les passer en revue et de constater leur importance, il faut se rendre compte des points où ces lignes touchent l'Ile, des ports qui sont à leur disposition. D'une manière générale, les ports de Cuba sont nombreux et dans un état satisfaisant, sans naturellement pouvoir donner accès aux très grands navires, que du reste les Compagnies de navigation ne mettent pas en service dans ces parages. Pour donner idée du mouvement qui s'y fait, nous dirons qu'en 1877 il entrait seulement 1.660 navires, représentant 835.000 tonnes de jauge. En 1896, on relevait les totaux de 3.200 navires et 3.538.000 tonnes. On arrive maintenant, pour le long cours seulement, et à l'entrée, à 3.808 navires et plus de 7 millions et demi de tonnes ; le cabotage est réservé, et il se compose, à l'entrée, de près de 12.000 navires (dont, il est vrai, 8.500 voiliers de petites dimensions), avec 3.300.000 tonnes. Bien entendu, nous sommes loin du temps où Cuba pouvait être un centre d'affaires et d'ordres pour tout le commerce du centre de l'Amérique. A noter que les navires au long cours ne peuvent être *expédiés* que par les ports dits ouverts au commerce : La Havane, Matanzas, Cardenas, Sagua, Caibarien, Nuevitas, Gibara, Baracoa, Guantanamo, Santiago, Manzanillo, Santa Cruz, Tuna de Zaza, Trinidad, Cienfuegos, Batabano. On peut accorder des permis spéciaux pour débarquer ailleurs, quand il s'agit notamment de matériel pour les industries agricoles.

Tout le long du littoral, on retrouve les servitudes de sauvetage, de surveillance, etc., qui sont coutumières dans nos pays. Pour toute construction dans la zone maritime, il faut obtenir une autorisation administrative, de

même que pour des travaux de défense. Par contre l'administration peut vous imposer des opérations de dessèchement. Au point de vue des ports proprement dits, les réglements sont minutieux : à l'arrivée de tout navire, le capitaine doit fournir une liste complète de ses passagers, une description complète également de son chargement ; les services de santé sont très stricts, ce qui s'explique en partie par le désir de se défendre contre cette fièvre jaune que l'on a chassée du territoire insulaire. Pour embarquer ou débarquer tout homme d'équipage, il faut une autorisation.

Il nous est impossible d'aborder toutes les conditions, nautiques ou autres, de fréquentation des ports cubains, car nous devons nous limiter aux choses essentielles ; cependant donnons quelques indications caractéristiques sur les principaux établissements maritimes. Le port de La Havane, où les docks municipaux sont complétés par de nombreux docks privés, offre une profondeur, à l'entrée, de 6 1/2 brasses, et de 4 1/2 à 7 dans les postes d'amarrage : le long des quais, on trouve 28 ou 23 pieds d'eau : les marées sont du reste très faibles d'amplitude, comme dans toutes ces mers. On dispose de quelques instruments de manutention dans le port et d'un slip de carénage. Les droits à payer pour les bateaux arrivant avec ou non une cargaison en sortant sur lest, sont de 10 cents par tonneau de jauge, 20 cents (1), pour les navires à charge ; de plus, 8,50 dollars par vapeur et 4,25 par voilier sont perçus comme droit d'amélioration du port. Ces taxes de pilotage se calculent d'après une échelle mobile : par exemple, 10 dollars pour 251 à 300 tonnes de jauge

(1) Cette taxe vient d'être réduite de moitié, de même que la taxe de 25 cents par tonne de marchandise débarquée.

brute, 24 dollars pour 1.501 à 2.000. Moitié de ces taxes pour mouvements à l'intérieur du port. Les ouvriers de déchargement se payent 2,50 dollars par jour ou 45 cents par tonne. — Nous avons donné ces indications détaillées pour faire comprendre les conditions de fréquentation des ports cubains. A Santiago, la profondeur d'entrée est de 28 1/2 pieds, et de 14 1/2 à 16 pieds pour les quais, sauf un wharf spécial où l'on trouve plus de 26 pieds ; les taxes sont un peu plus élevées qu'à La Havane. A Sagua-la-Grande, la profondeur maxima n'est que de 11 pieds 1/2 avec 16 pieds à l'entrée ; du moins il y a un service de remorquage qu'on ne rencontre pas partout dans les ports de l'Ile. Matanzas, qui est un bon port bien abrité, a de 4 à 6 brasses sur la barre ; l'ancrage est excellent par des fonds de 16 à 60 pieds ; il y a nécessité, pour tous les bateaux un peu importants, de charger ou de décharger par allèges ; on construit toutefois un quai avec magasin, et où il se présentera une profondeur de 25 à 43 pieds ; bon service de remorquage, assez cher pourtant.

De beaucoup, La Havane et Santiago sont les établissements maritimes principaux de Cuba ; ils accusent respectivement un mouvement à l'entrée de plus de 1.300 navires et 3.650.000 tonnes pour le premier, et de 500 navires et 1.200.000 tonnes pour le second. Cienfuegos vient ensuite, avec 730.000 tonnes ; Matanzas avec 670.000 ; Cardenas avec 610.000 ; Caibarien avec 330.000, et Sagua avec 350.000 ; des ports comme Baracoa, dont on parle pourtant assez souvent, n'ont aux entrées que 150.000 tonnes à peine.

IV. — Les lignes ou services de navigation qui desservent ces différents ports et relient Cuba au monde extérieur, sont assez nombreux ; toutefois, il est à remar-

quer que les relations sont abondantes surtout avec l'Europe, les États-Unis et le Mexique; les rapports sont plus rares, généralement un service par mois, avec l'Amérique centrale et les États baignés par la mer des Antilles. L'inauguration du Canal de Panama modifiera peut-être quelque jour cette situation; peut-être aussi l'ouverture définitive de la voie de communication qui doit relier, par un service de ferry-boats, Cuba à Key West et au chemin de fer qu'on finit d'établir sur la ligne des Cayes.

Pour ce qui est des relations des ports cubains entre eux, comme le cabotage est réservé au pavillon national; et que, d'autre part, le caractère cubain semble apprécier fort les ententes au lieu de la lutte et de la concurrence; le littoral est partagé pour ainsi dire en secteurs qui appartiennent comme des monopoles de fait à diverses Compagnies nationales. D'ailleurs, le plus ordinairement, même les bateaux desservant le Tour d'en bas, La Vuelta de Abajo, où l'industrie du tabac a une telle importance, ne recueillent pas un fret important : on recourt plus volontiers au chemin de fer. Les sucres, au contraire, se transportent souvent par eau, et des lignes relient La Havane à Cardenas, Sagua, Caibarien; la Compagnie Sobrinos de Herrera fait circuler des vapeurs qui desservent uniquement les ports indigènes ou poussent parfois plus loin. On compte du reste à Cuba un millier de voiliers qui vivent du cabotage.

Nous venons de citer le nom d'une Compagnie cubaine, subventionnée, qui assure un premier service qu'on peut appeler international : il existe deux fois par mois, allant sur Saint-Domingue et Porto-Rico, ou sur cette Ile directement, après avoir desservi des ports cubains, ainsi que nous venons de le dire. L'Espagne n'a pas cessé d'entre-

tenir des relations suivies par mer avec son ancienne colonie : citons la Compañia de navigacion de Olizarri, qui part d'Anvers, touche en France, passe à Cuba et gagne le Mexique, puis la Nouvelle Orléans ; la Linea Folch, qui part de Barcelone sur Cuba, avee escales, les Vapores de Pinillos, qui passent à Porto Rico avant d'atteindre Cuba. L'entreprise la plus importante en la matière est la Compañia Transatlantica de Barcelone : elle assure un service mensuel et direct sur La Havane et la Vera Cruz, le départ se fait de Bilbao. Un autre service part de Gênes, mais touche les ports espagnols, pour gagner ensuite New-York et La Havane, puis le Mexique. A citer également la ligne des Antilles et du Centre amérique, partant de Gênes et touchant divers points d'Espagne, pour se diriger ensuite sur Porto-Rico, Cuba, Port Limon, Colon. Nous ne pouvons (pas plus pour cette Compagnie que pour les autres) mettre un guide à jour aux mains du lecteur ; cependant disons qu'ici le tarif est de 900 à 1.175 francs pour la première classe, puis de 775, 575 et 225 pour les deux autres classes et les émigrants. La Compagnie française Transatlantique dessert cette même région, et nous la retrouverons dans les autres Grandes Antilles. Elle possède notamment la ligne Saint-Nazare-Santander-La Havane, qui continue sur le Mexique, et a cet avantage d'être desservie par des bateaux rapides comme la *Champagne,* pouvant faire la traversée de l'Atlantique en 9 jours. Les tarifs pour La Havane sont de 650 à 2.000 francs en première classe, de 550 en deuxième, et de 300 pour l'entrepont. La même Compagnie, par ses services annexes, met en relations relativement faciles Cuba avec le reste des Antilles. (Elle a créé récemment une nouvelle ligne du Hâvre à La Havane et

la Nouvelle Orléans). Le trafic de l'Angleterre sur Cuba se centralise principalement à Liverpool, où chaque semaine on trouve notamment un vapeur de la Compagnie Serra desservant presque tous les ports importants de l'Ile. Une ligne part de Londres sur La Havane. Un service analogue s'est créé d'Anvers à La Havane, avec escales en France. Les services allemands ont commencé modestement, mais ont pris ensuite une importance réelle : c'est ainsi que la Hamburg-Amerika Linie relie Hambourg, Southampton, Le Havre et les ports espagnols à La Havane, par des services omnibus ou express : le tarif est de 22 et 25 livres sterling, suivant le cas, en première classe. Les Américains, pour leur part (et nous savons pour quelles raisons), ont multiplié les relations entre la Confédération et Cuba. A citer tout d'abord ce qu'on appelle la Compagnie Ward, exactement la New-York and Cuba Mail C° : toutes les semaines, elle a un bateau partant pour La Havane, et chaque semaine également un départ pour le Mexique, avec escale à La Havane ; les prix de passage sur cette ville sont de 9 livres 7 shillings à 3 livres 2 shillings. Une ligne de cette même compagnie sur les Bahamas dessert du reste aussi Cuba. La Munson Line a un service de New-York sur les divers ports cubains, un autre de Mobile qui continue jusqu'à la Jamaïque. Nous passons rapidement sur les lignes plus ou moins irrégulières, mais il faut insister sur le service quotidien fait par la Peninsular and Continental Steamship C°, qui sert de correspondance aux chemins de fer américains, et permet notamment de gagner Key West en 7 heures ; elle relie en outre intimement la Floride et Cuba. Une Compagnie relie la Nouvelle-Orléans à cette dernière.

D'une manière générale, les frets à destination ou en provenance de la Grande Ile ont eu tendance à décroître, et cet abaissement ne peut que s'accentuer au fur et à mesure que les marchandises à transporter seront plus abondantes.

V. — Avant d'en finir avec cette question de voies de communication cubaines, nous dirons que le pays est bien desservi intérieurement comme transports postaux, surtout depuis la multiplication des voies ferrées : à noter que les correspondances entre Cuba et les États-Unis jouissent du tarif « intérieur » de ce pays. Les télégraphes sont à peu près suffisants ; le tarif par mot oscille entre 2 et 5 cents. Dans les grandes villes, on trouve des réseaux téléphoniques, et on en autorise assez facilement l'établissement entre les exploitations privées et les bureaux officiels. La télégraphie sans fil a fait son apparition dans l'Ile. Enfin, il existe un grand nombre de câbles sous-marins reliant Cuba aux autres pays. Ce sont ceux de la International Ocean Telegraph and Cable C°, qui partent de La Havane sur la Floride et New-York; puis de la Cuban Submarine Telegraph C°, qui dessert en particulier la côte sud et se relie à La Havane. La West India and Panama Telegraph C° a deux câbles partant de Santiago et se reliant, d'une part à la Jamaïque et Panama, de l'autre à Porto-Rico, Saint-Thomas et toute la série des Petites Antilles, jusqu'à la Guyane anglaise. N'oublions pas la Compagnie Française dont le câble part de Santiago, gagne Haïti, Saint-Domingue, la Martinique et les Guyanes, en desservant toute la région intermédiaire.

CHAPITRE IV

I. Le mouvement des échanges à Cuba, dans le passé et dans le présent, les crises successives et la reprise des affaires. — II. Le régime douanier, les taxes espagnoles, le premier traité avec les Etats-Unis ; l'Indépendance et l'établissement de tarifs au profit plus particulier de la Confédération américaine. Le prétendu traité de réciprocité et la situation privilégiée du commerce américain ; la mise en tutelle de Cuba au point de vue douanier. Le principe de la tarification présente et les dangers d'un protectionnisme outré. — III. Les usages commerciaux. — IV. La part des différents pays dans les échanges ; le commerce français. — V. Les banques. Le système monétaire et l'agio ; les poids et les mesures.

I. — Etant donné que la population est insuffisante à Cuba pour la mise en valeur du pays, il s'en faut naturellement que les échanges commerciaux atteignent au chiffre qu'ils devraient représenter eu égard à la situation, à la richesse naturelle du pays, aux produits qu'on en peut tirer ; il faut bien dire, du reste, que le régime commercial auquel a été soumise pendant bien longtemps l'Ile a gêné considérablement le développement de ce commerce ; ce régime a changé du tout au tout depuis la quasi-annexion américaine ; mais, par contre, il est essentiellement favorable aux États-Unis et fort peu avantageux pour les pays européens. Aussi faut-il examiner ce qu'était le mouvement des échanges dans l'ancienne possession espagnole, ce qu'il est devenu depuis, montrer quel est le régime douanier dont bénéficie la Confédération américaine, dont souffrent les contrées étrangères, et qui n'est pas sans nuire partiellement à Cuba même. Nous serons ainsi amenés tout naturellement à nous rendre compte de la transformation du commerce cubain depuis quelques années, et de la part

qu'y prennent les principaux pays, aux importations comme aux exportations. On ne s'étonnera pas si nous nous préoccupons un peu spécialement du commerce français et de la place qu'il pourrait tenir dans cette contrée.

En 1816, la valeur des exportations de Cuba ne dépassait point 70 millions de francs ! En 1878, elles étaient de 355 millions de francs, ce qui correspondait, par suite, à peu près à 70 millions de dollars ou de piastres. Nous rappellerons que les comparaisons d'une année à l'autre étaient malaisées tant que la piastre subissait des variations de cours considérables, comme monnaie d'argent non remboursable en or ; et si nous avons tenu à donner ces quelques chiffres en francs, pour que le lecteur ait une base d'appréciation instantanément saisissable, nous ne nous exprimerons normalement qu'en dollars ou piastres, pour ne point fausser la valeur des statistiques par des conversions inexactes.

Les troubles qui ont précédé et préparé la guerre Hispano-Américaine, et cette guerre même, ont eu, il va sans dire, l'influence la plus néfaste sur le commerce de l'Ile, et particulièrement sur les exportations : le pays était ruiné, saccagé souvent par les insurgés, mis dans l'impossibilité d'être cultivé et exploité par les ordres terribles des généraux espagnols commandant la défense ; et si les importations baissaient moins que les exportations, c'est qu'une bonne partie de ces importations étaient destinées au corps d'occupation, ou répondaient aux besoins de la lutte entreprise contre l'esprit d'indépendance des Cubains. Nous n'avons pas à suivre les ravages causés de la sorte et par l'insurrection, ou les insurrections, et par les mesures prises pour étouffer ces insurrections ; cependant, il

est bon de noter la dépression qu'a causée dans le mouvement des échanges la crise douloureuse par laquelle est passé l'Ile aux environs de 1898. Le fait est qu'en 1895, et en dépit de troubles qui se faisaient déjà sentir dans la situation générale du pays, les importations à Cuba atteignaient plus de 75 1/2 millions de dollars, ou plus exactement de piastres (monnaie espagnole), les exportations s'élevant, d'autre part, à 113 millions. (Nous n'avons pas le loisir d'expliquer cette balance toute particulière du commerce, laissant en apparence la valeur des exportations très au-dessus des importations qui doivent les payer en principe). Toujours est-il qu'en 1899, les importations se retrouvaient sensiblement au même chiffre, plus de 75 millions de dollars, tandis que les exportations étaient descendues à moins de 50 millions. Durant les 3 années suivantes, il s'est produit un « tassement » général ; les importations perdant tout ce qu'elles pouvaient avoir de quelque peu artificiel du fait de l'occupation américaine et pour d'autres causes, les exportations, au contraire, reprenant graduellement de leur importance. Si bien que les premières sont passées par les totaux successifs de 70, 67 1/2 et 62 millions, tandis que les autres atteignaient les chiffres croissants de 51, 66 1/2 et 65 millions de dollars.

II. — Nous recommandons au lecteur de ne pas perdre de vue les chiffres de 1902, qui lui fourniront un point de comparaison avec le commerce actuel du pays, et accuseront l'influence que peut avoir eu le traité de réciprocité, ou plutôt de faveur, que les États-Unis ont obtenu de la nouvelle République. Aussi bien, il est bon de se rappeler que dès longtemps la Confédération a tenu une place prépondérante dans le commerce cubain, au moins dans les

exportations, dont ils prenaient quelque 90 pour 100 dès 1887 ; aux importations, à la même époque, ils fournissaient 20 pour 100 du total. L'Espagne elle-même avait bien compris l'intérêt qu'il y avait pour sa possession à jouir de relations plus faciles avec les États-Unis ; et, en juillet 1891, elle avait signé avec les États-Unis un traité de commerce, qui avait eu comme conséquence d'abaisser considérablement le montant des droits de douanes frappant les marchandises cubaines à leur entrée sur le territoire américain ; en même temps (ce qui est logique, puisque les produits se payent avec des produits) on abaissait de façon analogue les droits de douanes cubains susceptibles de frapper les marchandises venant de l'Amérique du Nord. Quant au tarif établi par les Cubains au lendemain du jour de leur indépendance, il l'avait été avec le concours de fonctionnaires américains, et de manière à favoriser plus spécialement les importations ou exportations yankees ; mais cela ne pouvait suffire.

Nous venons de parler d'un tarif établi par Cuba indépendante : en fait, c'était bel et bien le Président de la République des États-Unis qui avait promulgué ce tarif ; d'abord en 1898, pour être appliqué à partir du commencement de 1899, puis de nouveau en 1900, avec des modifications. En reprenant leur indépendance en apparence complète, les Cubains se sont empressés de conserver ce tarif de 1900, qui est encore, en principe, la base de l'application des droits de douanes à Cuba. Mais des modifications assez nombreuses ont été apportées à cette tarification, que nous ne pouvons naturellement songer à indiquer même sommairement ; disons néanmoins que toutes ont pour but et pour effet d'augmenter le poids des droits : aussi, comme nous l'avons laissé entendre plus haut, le

pays souffre-t-il d'un protectionnisme étroit qui arrête son expansion, bien que cette barrière protectionniste se soit relativement abaissée pour les États-Unis, grâce au traité dit de Réciprocité de décembre 1903. En janvier 1904, le Parlement Cubain a autorisé un relèvement général douanier, qui a augmenté les droits de 15 à 30 pour 100, suivant les articles.

Bien entendu, nous ne sommes pas sans reconnaître que le tarif de 1900, même modifié aussi peu heureusement dans la suite, vaut certainement mieux que la tarification appliquée par l'Espagne à sa colonie. Le principe de cette tarification était la disposition différentielle, qui ne faisait payer aux marchandises espagnoles que des droits purement fiscaux et assez modérés, tandis que les autres pays payaient, en dehors des droits fiscaux, des taxes différentielles considérables. Pour les bouteilles vides, par exemple, les commerçants espagnols payaient seulement 0,30 piastres sur 100 kilogrammes, pendant que les étrangers payaient en outre 2 piastres de droits différentiels. Pour la gobeletterie, les taxes fiscales était de 10 pour 100 et les droits différentiels de 18. Le reste à l'avenant. Avec le nouveau tarif, on a maintenu en principe les seuls droits fiscaux, mais en général on en a abaissé le montant pour tous les articles susceptibles d'être fournis par les États-Unis ; par contre, il a été augmenté ou tout au moins conservé pour les articles que Cuba demande plutôt aux autres pays. On sent là l'influence américaine à laquelle nous avons fait allusion tout à l'heure dans l'établissement de ce tarif.

Au surplus, les États-Unis se sont attribués plus directement encore une situation privilégiée au moyen de ce traité de réciprocité, de décembre 1903, qu'ils ont bel et

bien imposé à Cuba. Sans doute il n'augmente pas les taxes frappant les produits européens, mais il abaisse relativement de beaucoup les taxes que les produits américains ont à supporter ; on comprend que cela a donné un avantage énorme à l'industrie et au commerce américains sur le marché cubain. Le traité spécifie en principe une réduction de 20 pour 100 sur les tarifs douaniers américains au bénéfice des produits cubains ; pour les importations yankees, la clause est en apparence analogue, mais il est bien indiqué que des réductions plus grandes peuvent être prévues. Et le fait est que des clauses particulières du traité ont consacré une réduction de 25 pour 100, par exemple pour les machines, appareils divers, les produits métallurgiques, la céramique, les conserves ; une réduction de 30 pour 100 sur les couleurs, le blé, le beurre, certains tissus, les vins, les savons, les matières imprimées. Enfin, on a prévu une réduction atteignant 40 pour 100 pour les tissus en général, la parfumerie, les fromages, les montres, les parapluies, et mille autres choses. On voit ce que devient la prétendue réciprocité, qui fait de Cuba un marché privilégié pour les Yankees. Il est vrai que la Confédération s'est engagée à ne pas admettre les sucres d'aucun pays à des conditions inférieures à celles qui s'appliquent actuellement ; si bien que les sucres cubains jouissent d'une situation privilégiée. Cela a poussé au développement de l'industrie sucrière ; et si d'ailleurs les États-Unis ont suivi cette politique, c'est qu'ils avaient grand besoin, dans l'intérêt des consommateurs nationaux, de faire une brèche à leur muraille protectionniste, et de se procurer le sucre à bon marché. (Nous retrouverons cette préoccupation dans leurs relations avec leur possession de Porto-Rico).

Nous avons dit que certainement la tarification douanière établie à Cuba en 1900, est plus avantageuse pour le commerce des différents pays que la tarification espagnole ; mais, encore une fois, Cuba se laisse aller à augmenter de beaucoup ses droits, et cela pèse particulièrement sur les nations autres que les États-Unis. Il faut songer que les rails arrivent à payer 0,50 dollar, plus 80 pour 100 de surtaxe ; que récemment les droits sur les porcelaines au moins, dans certains cas, ont été majorés de 75 p. 100 ; que les tissus de coton payent couramment de 0,15 à 0,50 piastre ou dollar (comme on voudra), plus une majoration de 20 pour 100. On a bien prévu quelques franchises douanières, mais elles ne sont pas fort nombreuses ; et cela ne compense pas l'élévation des droits pour l'ensemble des marchandises. Dans ces franchises, nous signalerons principalement les engrais, les matériaux de pavage, les instruments agricoles autres que les machines, le charbon de terre, les eaux minérales, le poisson frais, les articles de réclame imprimés, les bois de sapin ordinaires, les briques non vernissées, les fibres de lin, chanvre, henequen, les fils de jute pour sacs, les échantillons sans valeur, etc. On a prohibé à l'importation les vins artificiels ou falsifiés et les explosifs pour lesquels on n'a pas autorisation spéciale de débarquement.

III. — Pour compléter ces indications rapides, qui ont seulement pour ambition de donner l'impression générale des conditions dans lesquelles se fait le commerce à Cuba, nous ajouterons quelques mots sur les usages commerciaux. La douane a indiqué nommément les bonifications prévues pour tel ou tel emballage : il y a des marchandises, comme le ciment, la chaux, les huiles minérales, etc., auxquelles aucune tare n'est accordée ; souvent on ne

déduit du poids sur lequel porteront les droits de douanes que le second emballage quand il y en a un. On n'applique pas la tare quand la marchandise vient en vrac, même sous bandes, papier, etc. La question des emballages est très importante dans les relations avec Cuba, comme dans le commerce avec tous les pays lointains ; car bien souvent les destinataires recevant des expéditions d'Europe se trouvent exposés à des mécomptes, parce que les emballages manquaient de solidité, étaient mal compris pour toutes les manipulations que devaient subir les colis. Et cela se traduit par une demande de réduction sur la facture, à moins que le destinataire se contente de ne plus rien acheter à une maison qui l'expose à des désagréments de cette sorte.

Nous signalerons encore ce fait que le plus ordinairement les maisons d'importation du pays n'ont pas l'habitude de payer les marchandises à l'arrivée ; on leur donne le temps d'examiner ces marchandises avant payement. Elles montrent un réel mécontentement quand on joint les traites aux connaissements des marchandises. Aussi bien, les commerçants de Cuba sont généralement honnêtes et les faillites sont rares dans ce milieu.

IV. — D'après les derniers chiffres complets qu'il soit possible de se procurer, quelle est la situation commerciale du pays? avec quelles contrées principalement les échanges se font-ils ? quelles sont les chances d'avenir du commerce français et avec quelle concurrence faut-il surtout compter ?

En 1905, le commerce total de Cuba avait atteint le chiffre de 215 millions et demi de dollars, dont 103 aux importations. Ce mouvement comprenait une quantité assez importante de numéraire, ce qui est évidemment

regrettable, numéraire qui est fait d'une part de monnaie américaine (or, argent, billets et billon), puis de monnaie espagnole (or, argent et billon), et enfin de monnaie française, uniquement de l'or. La valeur de la monnaie importée en 1905 était de plus de 8.200.000 de dollars, et l'exportation correspondante, de 2.110.000 de dollars. On peut déduire de ces chiffres le mouvement des marchandises proprement dites, et constater qu'il s'accusait de façon favorable par comparaison avec les importations ou exportations des années précédentes, qui avaient été respectivement de 77 et 89 millions de dollars en 1904. Il est à noter que, depuis le traité de réciprocité cubain-américain dont nous avons parlé, les importations en provenance des États-Unis se sont élevées de moins de 26 millions à plus de 43 millions ; pour l'Allemagne, on est passé de 3 millions à 6 et demi ; pour l'Espagne on est demeuré à 9 millions à peu près exactement ; la part de la France a monté de moins de 3 millions et demi à plus de 5 et demi, celle du Royaume-Uni, de 11 environ à 14, l'ensemble des pays européens de 28 à 38 millions et demi de dollars. La valeur des produits exportés de Cuba sur l'Europe demeurait sensiblement stationnaire (ce qui est pour gêner considérablement le mouvement en retour), tandis que les exportations aux États-Unis passaient de 60 à quelque 80 millions.

Examinons un peu en détail les chiffres statistiques de 1906, c'est-à-dire de l'exercice qui finit à la mi-année 1906 (à la manière américaine). Les importations (déduction faite du numéraire) ont été de 104 millions et demi de dollars, contre 105 millions et plus aux exportations. C'est un mouvement d'échange très sérieux, et qui montre bien ce qu'on peut attendre de ce pays reprenant toute sa

5

tranquillité, et du jour où des droits de douanes déplorablement élevés ne viendront plus restreindre les transactions. Nous ne répéterons pas ce que disait un consul français, que cet important mouvement était une preuve de la mauvaise situation générale du pays : sous prétexte que cela démontrerait l'impossibilité pour le Cubain de consommer ce qu'il produit ou de produire ce dont il a besoin pour sa consommation. Tout est échange dans la vie économique, et l'échange profite à tout le monde.

On peut dire qu'actuellement 49 millions d'importations proviennent des États-Unis, 13 millions à peu près des autres pays d'Amérique ; nous trouvons ensuite 6 millions et demi pour l'Allemagne, 10 et demi pour l'Espagne (ce qui accuse une reprise importante des relations de la métropole avec son ancienne colonie), plus de 5 millions et demi pour la France, 15 millions environ pour la Grande-Bretagne, un peu plus de 1 million et demi pour la Belgique, moins de 2 millions et demi pour les autres pays d'Europe. Aux exportations, les parts respectives sont de 89 millions pour les États-Unis et de quelques 2 millions pour les autres contrées d'Amérique ; elles s'élèvent à moins de 4 et demi pour l'Allemagne et à moins de 800.000 dollars pour l'Espagne ! C'est ensuite un million et demi pour la France, un peu moins de 6 pour le Royaume-Uni, 100.000 dollars pour la Belgique, etc. Nous n'exagérions pas, comme on voit, en annonçant la maîtrise du commerce américain sur le marché cubain. Les conditions géographiques y sont certainement pour beaucoup, mais aussi les mesures plus ou moins violentes, et pas toujours très franches que les Américains ont prises pour s'attribuer sur le sol cubain une situation absolument privilégiée. Nous n'insistons

pas sur ce point simplement par intérêt historique, ou par dépit de latin regrettant cette mainmise d'une nation anglo-saxonne sur un territoire latin de civilisation. Bien loin de nous une telle pensée ; mais cette situation est intéressante, nécessaire à signaler à ceux qui veulent entretenir des relations entre l'Europe et l'Ile de Cuba. Du reste, nous savons que les Cubains sont généralement humiliés de se voir imposer les volontés de la République américaine. Celle-ci ne fait qu'appliquer là les pratiques protectionnistes qui semblent lui réussir, et auxquelles est dû en réalité le développement de tous ces trusts qui rançonnent le consommateur yankee au profit de grosses entreprises privilégiées. En imposant à Cuba un tarif très élevé, qui ne s'abaisse qu'au profit des marchandises américaines, les Yankees ne se sont pas faits les champions de la liberté ; pas plus qu'en imposant aux Cubains le respect d'un protectorat américain, et la concession sur leur sol de stations navales pour la flotte de la Confédération.

Malgré tout, les chiffres que nous avons donnés, comparés avec ceux que nous avions fournis d'autre part, montrent que les produits et commerçants européens peuvent lutter contre les producteurs et commerçants américains, en dépit de l'état d'infériorité dans lequel ils se trouvent ; c'est tout à la fois accuser la supériorité de bien des marchandises européennes, et aussi inciter les commerçants à ne pas abandonner la lutte. A cet égard, il est caractéristique de suivre le commerce d'importation des machines destinées aux sucreries et distilleries, pour lequel la Confédération est servie tout à la fois par l'ingéniosité de ses constructeurs, le voisinage du marché, la spécialisation réalisée dans cette industrie, la détaxe con-

sidérable dont elle jouit, etc. Alors que les États-Unis introduisent pour 2.100.000 dollars de ces machines, l'importation correspondante de la Grande-Bretagne n'est pas de moins de 576.000 dollars, celle de la Belgique de 564.000, celle de l'Allemagne de 417.000. La France ne vend plus que pour 75.000 de ces machines, mais ce n'est pas précisément par suite des avantages dont jouit la Confédération américaine; nos constructeurs fabriquent trop coûteusement des machines trop bonnes, qui durent trop longtemps, et ne permettent pas l'amortissement, indispensable pour le jour où des progrès doivent être introduits dans les procédés de fabrication du sucre.

D'une manière générale, la France vend surtout à Cuba des tissus de coton, des produits chimiques, des étoffes de laine ou de soie, des articles de Paris, des vins spiritueux, et aussi des articles métallurgiques. Il ne faut pas oublier que la position commerciale de la France à Cuba a jadis été de premier ordre, et cela tout particulièrement avant 1868; non seulement les commerçants français étaient nombreux dans l'Ile, mais encore les planteurs venaient dépenser une partie de leurs revenus en France, et tout, dans les maisons riches, était à la mode de Paris, provenait de magasins ou de fabriques françaises. Or, les autres pays se sont ingéniés pour fournir des articles ressemblant aux nôtres; de plus, bien des gens ont restreint leurs dépenses, à la suite de tant de ruines causées par des insurrections multiples. Enfin les Américains ont introduit de plus en plus leurs modes et leurs habitudes, à tous égards, dans les milieux riches; aussi bien, si le luxe continue à régner en maître à la Havane notamment, on dépense moins volontiers pour faire venir de France certains articles. Au surplus, il n'est pas démontré que nos

fabricants se soient suffisamment ingéniés pour répondre aux besoins et aux habitudes du pays ; les Américains ont su bien autrement que nous fabriquer pour le climat et pour les mœurs locales. Notre littérature même a perdu du terrain au profit de la littérature américaine, et nombreux sont en particulier les jeunes gens qui, comme à Porto-Rico, vont faire leur instruction aux États-Unis, et en rapportent des besoins et des habitudes d'Amérique.

Les principaux articles d'importation à Cuba sont les animaux vivants, les salaisons, les graisses et matières alimentaires diverses ; puis les tissus de coton, les produits métallurgiques, les produits agricoles, les produits chimiques, la farine, le café, les vins et spiritueux, les tissus de lin, les peaux et cuirs. A l'exportation, les marchandises ne sont pas encore très variées. Les animaux et leurs dépouilles ne tiennent pas la place qu'ils devraient, dans un pays où l'élevage peut se faire dans de si bonnes conditions ; l'Allemagne est de beaucoup le meilleur client de cette exportation spéciale. Le sucre et ses dérivés donnent lieu à un commerce d'exportation énorme, et nous avons laissé entendre qu'ils vont presque uniquement aux États-Unis, les mélasses se dirigeant en grande partie sur l'Angleterre et la Hollande. Les fruits constituent un article important d'exportation, qui va surtout aux États-Unis, par des bateaux spéciaux. L'asphalte et les minerais (particulièrement de fer) représentent un mouvement important, qui pourrait toutefois se développer. L'exportation des produits forestiers est assez sérieuse, mais nous verrons plus loin tout ce qu'on aurait à faire en la matière. Les tabacs à eux seuls représentent plus de 28 millions de dollars, bien plus du tiers de l'exportation des sucres et dérivés (qui

dépasse 70 millions). Même en ce qui concerne le tabac, les États-Unis prennent les trois quarts de l'exportation cubaine.

Ce que nous dirons plus loin des ressources naturelles, des richesses exploitables de la Perle des Antilles, nous montrera combien l'exportation pourrait se développer aisément, en entraînant tout logiquement le développement parallèle des importations.

V. — Un détail que nous avons donné tout à l'heure des conditions dans lesquelles se font les ventes à Cuba pour le commerce de gros, a dû faire comprendre au lecteur que les pratiques commerciales sont encore un peu familiales dans l'île. Néanmoins, l'organisation se perfectionne tous les jours, et les banques se multiplient ou se développent pour faciliter les relations commerciales, à l'intérieur du pays, et surtout avec l'étranger. D'ailleurs, l'industrie de la banque avait beaucoup à faire, en dehors même des transactions commerciales proprement dites, ou de la collaboration aux affaires commerciales; on manquait absolument de banques agricoles, et le plus souvent l'agriculteur était forcé d'emprunter où il trouvait, en payant quelque 2 pour 100 par mois ; des combinaisons avaient souvent été imaginées par les prêteurs, qui arrivaient à toucher 100 pour 100 par an. N'oublions point, il est vrai, qu'ils couraient des risques, et que la loi de l'offre et de la demande agissait en cela comme en tout. Il y a certainement encore beaucoup à faire à Cuba pour les capitaux à la recherche d'emplois rémunérateurs, et cette demande de capitaux se continuera longtemps, car il y a bien des entreprises à tenter.

Nous ne pouvons oublier de mentionner l'existence de la Banque Nationale Cubaine, installée à la Havane ;

c'est en réalité la continuation de la North American Trust C°. de New-York, qui, durant l'occupation américaine, avait été chargée de toutes les affaires financières officielles. Cette banque a été organisée avec un capital payé de 1 million de dollars. Elle a un service d'épargne ; mais les fonds qui lui sont confiés de la sorte sont lancés dans la circulation générale sous forme de prêts consentis par la Banque dans les diverses circonscriptions de ses succursales. On évite ainsi que les ressources disponibles demeurent exclusivement à la Havane ou dans sa région. Du reste, la banque a des correspondants dans le monde entier. Le capital a été porté assez récemment à 5 millions de dollars ; les dépôts, qui y étaient seulement de 4 millions en 1901, atteignaient déjà 11 millions et plus au commencement de 1906.

La Royal Bank of Canada est venue racheter le fonds de la Banque del Comercio (ce qui est peu étonnant, étant donné que le Canada commence de diriger son attention vers les Antilles) ; elle a des succursales à la Havane, Santiago, Camaguey, Manzanillo et Cienfuegos. On trouve de plus une succursale de la Bank of Nova Scotia à la Havane ; à citer également la présence de la Banque espagnole, qui a un capital de 8 millions de dollars et rend de grands services.

Nous devons signaler, d'autre part, la création assez récente d'une banque de la Havane, avec un capital de 2 millions et demi de dollars, qui pourra être ultérieurement porté à 5 millions.

Nous avons employé indifféremment comme unité monétaire, dans les renseignements statistiques que nous fournissons, le dollar, qui est américain, ou la piastre, qui est espagnole ; le fait est que l'on se sert de ces deux

unités, et si l'on importe continuellement ou exporte des monnaies espagnoles, américaines, ou même françaises, à Cuba, c'est tout simplement que l'Ile ne possède pas de monnaie à elle propre.

La monnaie officielle de la République est en réalité la monnaie des États-Unis, et tous les impôts comme toutes les dettes vis-à-vis de l'État sont payables en cette monnaie; cependant les taxes sur les registres de propriété sont, par une bizarrerie qui montre bien le caractère mixte de la monnaie, payées en or espagnol. Dans les affaires en gros, la base de la circulation, des ventes et des règlements est également l'or espagnol ; tandis que dans le commerce de détail, et à la campagne, c'est presque uniquement l'argent espagnol auquel on recourt. La monnaie américaine fait constamment prime sur l'or espagnol, mais naturellement cette prime subit des variations, étant soumise à la loi de l'offre et de la demande. En 1906, par exemple, le dollar américain était en moyenne reçu pour 1,09 piastre ou dollar or espagnol, et, d'autre part, pour 1,2 piastre argent espagnol. Il existe bel et bien un système monétaire, qui est inspiré de celui de l'Espagne. On y trouve le *centen* de 25 pesetas, qui est en or et a une valeur moyenne de 4,90 dollars de monnaie américaine ; c'est donc 5 piastres.

Les pièces en argent sont, avec leur valeur relative en monnaie américaine, le peso ou piastre d'un dollar ; la peseta ou piécette de 20 cents américains ; puis les 2 pesetas, de 40 cents ; le réal, qui vaut 10 cents, et le medio-réal ou demi-réal, qui est de 5 cents. On a prévu enfin, pour les payements d'appoint ne dépassant pas une peseta, les pièces de bronze de 1 centavo, ou 1 cent, et de 2 centavos, ou de 2 cents. On admet aussi dans les comptes le

doblon, qui est censé correspondre à 4, 25 dollars ; puis le louis français, pièce de 20 francs. Le Gouvernement accepte celui-ci dans ses caisses pour 3,83 dollars, et le *centen* pour 4,78 dollars or américain. Encore parle-t-on souvent de l'once d'or espagnole, ou onza, que l'on prend pour 4 louis.

On trouvera tout cela certainement compliqué, ce qui est bien notre avis. Mais il faut dire que, depuis les temps les plus reculés, on a été habitué à Cuba à se mouvoir au milieu des difficultés de l'agio ; aussi, à La Havane par exemple, trouve-t-on un changeur, un cambio de monedas, à tous les coins de rues. Les mesures prises par les Américains pour imposer le dollar dans les perceptions officielles donnèrent immédiatement une plus-value à la monnaie américaine, et il s'établit un agio de 10 pour 100 environ sur l'or étranger. On se trouve actuellement au milieu de tout un enchevêtrement de primes et d'escomptes, qui compliquent beaucoup les affaires commerciales. Il s'est du reste, à un certain moment, fait tout un drainage de l'or américain, qui était remplacé par des *green-backs*.

Avant d'en finir avec ces indications sur le commerce cubain, nous noterons que les poids et mesures employés relèvent tout à la fois des anciennes mesures espagnoles, des mesures américaines, et aussi parfois du système métrique. C'est ainsi que l'on compte souvent en livres espagnoles, valant 1.016 livre américaine de 453 grammes ; par arrobas, de 25, 36 livres américaines (l'arroba valant du reste 25 livres espagnoles). A côté de cela, on trouvera et la livre anglaise de 453 grammes, et le quintal américain, qui est la 20e partie de la tonne courte de 907 kilogs. Pour les longueurs, on trouvera tout à la fois la vara espagnole de 83 centimètres, ou de 33, 38 pouces

américains, et qui se divise en douze pouces espagnols; puis le yard américain, qui vaut un peu moins de 91 centimètres.

CHAPITRE V

I. Les ressources naturelles de Cuba. Les richesses forestières, la variété des essences et la faiblesse des exportations. Les arbres à fruits: les bananes, les ananas. — II. La culture sucrière et ses avatars; ses conditions actuelles. — III. Les tabacs de La Havane, culture et traitements. — IV. Le café. — V. L'élevage, la consommation de la viande. Le lait. Les légumes. L'apiculture. Le coton. Les industries secondaires.

I. — Considérons maintenant quelles sont les ressources naturelles de Cuba, les cultures qu'on y fait déjà, ou celles qui paraissent pouvoir y prospérer, ses productions végétales, les produits animaux qui sont susceptibles d'être utilisés ou mieux utilisés : indications tout à la fois sur le présent et sur l'avenir pour ceux qui seraient tentés par une mise en valeur plus complète du pays.

Il est assez naturel de s'occuper d'abord des richesses végétales. Or, bien des causes heureuses contribuent à donner à la végétation de Cuba une puissance et une abondance rares : le soleil est ardent, la température est à peu près constante, la couche de terre végétale est épaisse; et, en dehors de la saison des pluies, qui revient toujours régulièrement à époque fixe, la rosée manque rarement. L'île renferme donc des richesses forestières considérables, d'une variété extrême, et l'on a pu y tenter une foule de cultures qui ont pour ainsi dire toutes réussi : sucre, tabac, en première ligne, puis, café, cacao, maïs, indigo, coton, etc.; si certaines ont été abandonnées, c'est

que le plus souvent elles ne « payaient » pas, pour des colons accoutumés à des résultats récompensant plus que largement leurs efforts.

Mais, de ces richesses forestières si abondantes, on en tire encore trop peu de parti, les routes de terre faisant défaut ou étant en mauvais état ; et pourtant les bois qu'on trouve à Cuba sont applicables à peu près à tous les usages. Aussi bien, à considérer les choses d'ensemble, on rencontre dans l'Ile plus de 3.350 végétaux ou plantes indigènes, sans parler des végétaux exotiques introduits. Voici une foule de bois précieux, comme le caoba ou acajou, l'ébène, le granadilla, le majagua, le cèdre, le roble, le ceiba, le lignum vitæ, le pin, le palmier, ou plutôt les innombrables variétés de palmiers, dont chacune a sa particularité qui les rend si intéressantes. Bien entendu, ce qui abonde dans l'intérieur, ce sont surtout des bois ordinaires, et notamment ce pin de Cuba qui donne un bois excellent. Dans les provinces de Santiago et de Puerto Principe, ce sont des centaines de milliers d'hectares encore couverts de forêts vierges, ne demandant qu'à être exploitées, et à fournir des essences qui se vendront un bon prix, des arbres énormes qui trouveront une utilisation facile (pourvu, comme de juste, qu'on les puisse transporter). Rien que les forêts publiques, sans parler des propriétés particulières, sont estimées couvrir une superficie de 500.000 hectares (37.000 caballerias, pour employer une vieille mesure dont on fait souvent usage). Elles se trouvent principalement dans les provinces de Santiago et de Santa Clara.

On peut exploiter très aisément, et en abondance, le caoba (acajou ou mahogany des Anglais). Dès maintenant, on en exporte plus de 2.000 mètres cubes par an, et

il ne le cède comme qualité qu'à l'acajou de Saint-Domingue. Pour l'exploitation, on loue les forêts, en payant de 25 à 30 francs par arbre abattu; tout se fait du reste encore fort primitivement, et de sérieuses améliorations pourraient être introduites à ce point de vue. On a dû se limiter jusqu'ici aux forêts parcourues par des rivières, parce que les autres voies de transport faisaient presque toujours défaut. — Voici un bois particulièrement recommandable pour résister aux ravages des insectes, celui du cèdre, qui est employé constamment, et avec raison, par l'ébénisterie locale ; on en exporte à peine, et cependant il trouverait facilement acheteur en Europe ou ailleurs. Puis viennent l'ébène, qui porte aussi le nom de granadilla, le gaïac, dont l'usage s'est tant développé pour les coussinets de machines, qui, de plus, fournit un produit pharmaceutique précieux, et dont on ne tire pour ainsi dire pas parti à Cuba. A recommander tout particulièrement le bois de lance ou yaya, qui peut rendre en carrosserie à peu près les mêmes services que le fameux hickory américain ; une foule d'autres bois trouveraient également un emploi fort avantageux dans la carrosserie, la lutherie, la marqueterie, l'ébénisterie, comme le mancenillier, le courbaril. Le sapotillier présente une durée à peu près indéfinie, même exposé aux agents atmosphériques, et il est extraordinairement élastique. Tel palmier résiste admirablement aux tarets ; à côté, voici ce quebracho dont l'Argentine fait une exportation si énorme, puis une série d'acacias dont le bois est presque incorruptible ; le bois de rose, le bambou, applicable à tant d'usages, le latanier dont les feuilles se tissent si bien, et une foule de bois de teinture, comme le fustet, ou renfermant des huiles ou des résines qui trouveront partout un marché.

Pour ce qui est des arbres à fruits, il nous est impossible de songer à les passer tous en revue ; du reste, une bonne partie d'entre eux ne sont encore intéressants que pour la consommation à peu près locale ; il n'y a que sur les États-Unis que l'on rencontre des bateaux munis de cales frigorifiques permettant de les emporter en bon état jusqu'au consommateur. Il y a là certainement matière à entreprises fort importantes et profitables. En première ligne naturellement, nous citerons la banane, que nous verrons donner lieu à un commerce si important à la Jamaïque ; il y en a de multiples variétés, et surtout deux classes bien distinctes, la grosse banane, qui se mange cuite, et la figue banane, banana proprement dite en espagnol au lieu de platano, qui se mange crue. Les États-Unis, qui sont grands consommateurs de bananes, en demandent des quantités énormes à Cuba ; les dernières statistiques accusaient un mouvement de plus de 10 millions de francs. Ceux qui vivent à Cuba n'ont que le choix dans les innombrables fruits qui s'offrent à eux, depuis l'ananas, les dattes et les cocos, les mangos et les fruits du tamarinier, jusqu'aux pêches ou aux abricots, aux raisins. Ce qui est surtout intéressant au point de vue commercial, ce sont les fruits ou certains fruits du pays, qui poussent naturellement et presque sans culture. C'est ainsi que le commerce des ananas se développe puissamment, ces fruits ayant à Cuba une saveur exquise ; rien que de 1899 à 1901, l'exportation en avait augmenté de 400 pour 100. Actuellement, la valeur de ce commerce s'élève certainement à plus de 4 millions de francs. Aussi bien, la production dépasse de beaucoup la consommation locale complétée par l'exportation ; il y aurait donc place pour l'installation de fabriques de conserves, et nous

croyons bien que des tentatives sont poursuivies à cet égard.

Nous pourrions parler également des oranges et des citrons, qui sont excellents, et dont l'exportation est seulement gênée par la concurrence des fruits de la Floride.

II. — Les industries agricoles ou culturales du sucre, du tabac et même de l'élevage ont actuellement autrement d'importance que celles dont nous venons de dire un mot, et nous devons par conséquent y insister plus longuement. Ce sont des cultures dominantes, et peut-être trop dominantes.

C'est tout à fait au commencement du seizième siècle que la canne à sucre fut introduite à Cuba ; et les progrès de la culture furent bien lents, en même temps que, jusqu'au commencement du siècle dernier au moins, on employait des procédés de traitement tout à fait primitifs. Une transformation heureuse fut réalisée grâce à deux Français, M. Derosne et M. Cail ; mais on sait qu'aujourd'hui l'installation des sucreries n'est plus généralement confiée comme jadis aux ingénieurs français. (Disons en passant que ces sucreries s'appelaient jusqu'ici « ingenios », mais on adopte plutôt maintenant le mot à allure américaine « centrales ».) Encore au milieu du dix-neuvième siècle, la production de l'Ile en sucre ne dépassait guère 250.000 tonnes. Peu à peu, le quantum s'en accroissait ; et, en dépit d'une crise terrible qui se mettait à sévir surtout depuis 1875, et qui abaissait continuellement le prix du sucre de 800 à 300 francs la tonne par exemple, la production était de 630.000 tonnes en 1885. De 1890 à 1894, tandis que le sucre cubain était admis en franchise par les États-Unis, la quantité produite arrivait à dépasser un million de tonnes. La guerre survint bientôt, et

aussi on subit l'influence de la culture betteravière primée. Toujours est-il que la production s'était abaissée à 240.000 tonnes en 1895, et si elle se relevait un peu durant les années suivantes, elle ne s'en retrouvait pas moins à 280.000 tonnes en 1898. La guerre et les insurrections successives avaient mis les propriétés sucrières dans l'état le plus lamentable ; ce n'étaient que ruines, que plantations abandonnées, une masse d'animaux d'exploitation avaient disparu. Et il fallut des efforts considérables pour remettre l'industrie à flot : mais, dès 1902, la production remontait à 800.000 tonnes, et pour la campagne 1905, Cuba à elle seule fournissait plus des 12 pour 100 du sucre produit dans le monde entier. En cette même année, la récolte de cannes dépassait un million de tonnes, et elle atteint aujourd'hui 1.200.000 tonnes. Il est certain qu'on arrivera sans difficulté à 2 millions.

Le sol est des plus favorables à cette culture, surtout dans l'est de l'île, où elle s'est particulièrement développée. La couche de terre arable y est souvent de 2 mètres, et il n'est pas nécessaire de repiquer les boutures de canne chaque année, comme dans tant d'autres pays ; pendant 10 années, le même plant lancera des rejetons, et il suffira de nettoyer les cañaverales, les champs de cannes, sans que le rendement en sucre des tiges descende au-dessous de 14 pour 100. Certaines variétés de cannes, qui atteignent 5 mètres de haut, donnent jusqu'à 100.000 kilogs à l'hectare. Pendant longtemps, et précisément par suite de ces conditions si favorables qui n'imposaient pas d'efforts sérieux, l'industrie sucrière est demeurée fort primitive à Cuba : on n'employait ni engrais chimiques ni même fumier, le traitement de la canne se faisait sans procédés perfectionnés ; et l'on ne se donnait pas la peine de fabri-

quer des sucres de qualité supérieure, en comptant sur la vente des sous-produits ; du reste, il a toujours subsisté bon nombre de distilleries pour traiter les mélasses et en tirer des rhums.

D'une manière générale, il faut, pour tenter la culture de la canne, des terres d'au moins 50 centimètres d'épaisseur, qu'on peut se procurer à 400 ou 500 francs l'hectare (au moins), et la préparation du terrain se fait à la charrue où à la houe. Il faut ordinairement 8 journées de travail par hectare pour l'entretien du champ et la coupe de la canne ; les travailleurs, opérant au moyen du fameux sabre court, et bon à tout faire, qu'on appelle le machete, reçoivent un salaire de 5 à 6 fr. par jour. La coupe est un travail pénible que les Européens ne pourraient supporter sous ce climat. Le prix de la canne sur pied, au moment de la récolte, oscille entre 2 fr. 25 et 4 fr. 25 les 1.000 kilogs, elle est transportée à l'usine sur des chariots à 2 roues attelés de bœufs. Mais quand la distance à franchir est de plus de 3 kilomètres, on installe des petits chemins de fer à voie étroite, de ceux qui sillonnent tant de parties de l'île. Ce ne sont plus du reste des voies portatives, mais des voies fixes, dont le matériel vient presque exclusivement des États-Unis ; les constructeurs de ce pays sachant particulièrement bien établir les machines qui circuleront sans avaries sur ces voies si mal posées. Les wagons américains sont fort bon marché. Le prix de transport oscille entre 1 fr. 50 et 2 francs les 1.000 kilog. Une évolution très nette se fait d'ailleurs dans l'industrie et la culture sucrière à Cuba (tout comme à Porto-Rico). De plus en plus, les agriculteurs se contentent de produire la canne et vendent leur récolte, sans essayer de la traiter eux-mêmes, à des centrales, à de grandes

sucreries qui remplacent les petits ingenios de jadis. Tout au moins, la sucrerie qui a acheté ou créé des champs de culture, les confie à des métayers ou colons auxquels la canne est payée, à raison de 4 pour 100 du poids brut de cette canne, en sucre de premier jet, les mélasses appartenant à l'usine. Les payements, en tout état de cause, ont presque toujours comme base un pourcentage du poids de sucre de premier jet.

Le travail de l'usine peut être effectué très facilement par des Européens. L'extraction du jus de la canne se fait beaucoup au moulin et fort peu par diffusion. D'une manière générale, le rendement de la canne ne dépasse guère 9 1/2 à 11 pour 100, et 2 à 3 pour 100 de mélasse. On se contente presque toujours de fabriquer des sucres jaunes non décolorés ; d'ailleurs, des améliorations graduelles se font dans les installations, qui laissent augurer que les industriels étrangers auront intérêt à se préoccuper de ce marché. Les capitaux y seront également les bienvenus, à la fois pour réaliser les améliorations voulues, et aussi pour accroître l'étendue des cultures sucrières. En tout cas, il est fort édifiant de savoir que, dès maintenant, le prix de revient d'une tonne de sucre, dans le port d'embarquement et prête à être expédiée, ne dépasse pas 40 à 50 piastres. Le sucre s'envoie dans des sacs de jute qui donnent lieu à un commerce important.

III. — Les tabacs de Cuba ou de La Havane ont une réputation bien autre que les sucres de ce pays, parce que le cru importe beaucoup en la matière, et aussi que ces tabacs ne rencontrent pas la même concurrence européenne que le sucre. Ce sont certainement les meilleurs tabacs du monde, du moins ceux dits de la Vuelta Abajo, provenant de la partie de l'Ile située à l'ouest de la Havane ; on y

trouve des propriétés ou vegas renommées dans tous les pays. On ne sait pas si l'excellence de ce tabac est due au sol ou au climat ; mais ce qui est assuré, c'est qu'on a en vain essayé d'introduire ailleurs les meilleurs plants de Cuba. En fait, on obtient du tabac, et de bonne qualité, dans toute l'Ile ; mais à part Santa Clara, qui donne une récolte relativement intéressante, les provinces de Pinar del Rio et de La Havane sont les seules qui soient réellement à considérer au point de vue de cette culture. Rien que la première donne les 3/4 de ce qui se produit de tabac à Cuba.

Le tabac est plante indigène dans l'Ile, et les Indiens fumaient abondamment quand y débarqua Colomb. On a commencé à exporter ce produit au seizième siècle, et ce commerce n'a jamais cessé depuis, en croissant constamment, sauf pendant les périodes de crises traversées si malheureusement par le pays. L'Espagne avait fait tout ce qui était en son pouvoir pour gêner ou tuer cette industrie, en la frappant de lourdes taxes d'exportation, et cela dans le seul but de relever ses recettes coloniales ; on fraudait considérablement en conséquence, et, pour une exportation constatée officiellement de 20 millions de livres, l'exportation effective était certainement de plus du double. Au commencement du siècle dernier, ce commerce était monopolisé entre les mains de la Compagnie royale de la Havane. Avec le commerce libre, on arrivait officiellement, en 1849, à une exportation de 1.850.000 kilog. de tabac et de 124 millions de cigares ; en 1894, les chiffres correspondants étaient de 135 millions de cigares, de 1.800.000 kilog. environ de tabac en feuilles ou manufacturé, et de 46 millions de paquets de cigarettes. A l'heure présente, l'exportation atteint quelque 15.000.000 de

tonnes de tabac, près de 210 millions de cigares et 17 millions de paquets de cigarettes. Pour ce qui est de la production considérée dans son ensemble, et répondant à la consommation locale comme à l'exportation, elle était de 375.000 balles de 50 kilog. en 1896; après avoir baissé, et pour cause, elle s'est retrouvée à 510.000 balles en 1900. Actuellement, elle se tient aux environs de 420.000 balles. Nous ne pensons pas, du reste, qu'il y ait intérêt à développer beaucoup cette industrie, qui ne peut donner que des produits de luxe, et n'est pas assurée de toujours trouver des consommateurs, ainsi que cela est le cas pour le sucre. C'est ce qui explique que si de nombreuses « fabricas de tabacos » naissent journellement à Cuba, il en meurt aussi tous les jours. Au surplus, il ne faut pas oublier que les tabacs n'ont pas été déchargés de tous droits d'exportation : on a maintenu une taxe de 2,20 à 6,30 dollars par 100 kilog., qui est heureusement fort inférieure à celle que faisait payer jadis l'administration espagnole, mais n'en est pas moins une faute à notre avis.

La culture du tabac, pourtant localisée ainsi que nous l'avons indiqué, n'en couvre pas moins le dixième de la surface cultivée de toute l'Ile, (où tant de terres sont demeurées incultes), et le rôle que joue cette industrie est considérable, puisqu'elle fait vivre une centaine de mille personnes. La saison de culture va de septembre à janvier ; elle est suivie par la coupe et la préparation du tabac, qui dure jusqu'à la fin de février, et demande des soins tout particuliers que nous ne pouvons décrire. La question de la fermentation est des plus importantes, et elle réagit puissamment sur l'arôme des feuilles. Une bonne partie de la production est transformée en cigares et cigarettes, soit à La Havane, soit dans diverses autres villes.

Cette industrie du tabac tente beaucoup de gens, parce qu'elle est bien plus rémunératrice que celle du sucre ; et l'on peut dire que, en demandant moins de capitaux, elle assure des produits d'une valeur totale plus grande que la culture et le traitement de la canne à sucre ; par contre, elle est bien plus difficile à conduire, et, en outre, elle est sujette à de forts aléas, du fait des variations atmosphériques et des ravages d'insectes redoutables. A noter que les produits se divisent en capa, quebrado et tripa, la capa seule formant ou pouvant former l'extérieur des cigares, et étant par suite à même de se vendre un très bon prix. Aussi bien, ce prix du tabac peut varier de 10 piastres à 20 centavos la livre ; en tout cas, dans la Vuelta Abajo, le plus mauvais tabac se vendra toujours au moins 20 piastres le quintal, ce qui correspond à un peu plus de 2 francs le kilog. ; et les belles tripas de Pinar del Rio ou de San Juan y Martinez, localité située tout près de la précédente, arrivent à se vendre jusqu'à 600 et 700 piastres le quintal. Un veguero, ainsi qu'on appelle les cultivateurs de tabac, s'estime satisfait quand, l'un dans l'autre, son tabac se vend 100 piastres le quintal. Un hectare de bonne vega donne de 38.000 à 40.000 francs, et dans les meilleures régions le rendement peut être double. Il faut dire que, dans ces mêmes districts, les terrains se vendent des prix fabuleux, les propriétaires n'étant pas désireux de s'en défaire ; on voit couramment repousser des offres de 60.000 francs pour des terrains de quelque 7 hectares de superficie. Quant aux prix de location, on estime que 170 francs par hectare, c'est le prix moyen d'un terrain convenable. C'est sur ce terrain que le locataire doit, non seulement exécuter les plantations, mais encore établir les habitations pour sa famille et ses ouvriers, les

hangars, les séchoirs, en constructions légères, il est vrai, et peu coûteuses. Pour préparer le terrain, cultiver 100.000 posturas, c'est-à-dire 100.000 jeunes plants de tabac, pour faire ensuite la récolte et exécuter toutes les manipulations nécessaires jusqu'à ce que le tabac soit bon à vendre, il faut deux hommes pendant 80 jours, et six hommes durant 60 jours.

Sur ces bases, si l'on considère un terrain de 100 hectares, loué 250 francs à l'hectare, on arrive à une dépense totale de 310.000 francs, en comptant 15.000 francs à peu près pour les instruments agricoles, les chevaux, les bœufs, etc. Et une bonne récolte donnera souvent pour plus de 3.800.000 francs de tabac vendu. Mais il faut compter sur les aléas de toutes sortes, les déchets, et songer aussi que le capital se paye cher à Cuba.

IV. — On continue toujours de cultiver du café à Cuba, quoique cette industrie ne soit plus rien par rapport au passé. Elle fut introduite dans l'Ile au milieu du dix-huitième siècle par des colons français émigrés de Saint-Domingue, et elle avait pris une extension considérable. A Artemisa, en particulier, cette culture spéciale était florissante, les caféiers étaient abrités par des palmiers du genre Royal formant d'admirables quinconces ; les caféiers ont disparu en grande partie, mais les allées de palmiers demeurent dans la campagne comme souvenir du passé.

Et cependant, le sol et le climat de Cuba sont admirablement appropriés au caféier : en 1849, on y produisait plus de 9 millions et demi de kilog. de la précieuse denrée, et d'un café à saveur exquise, valant presque celui de Porto-Rico ; en 1858, la récolte était tombée à moins de 2 millions de kilog. On préférait de plus en plus la cul-

ture de la canne, plus rémunératrice : il faut dire que Cuba a eu, à une certaine époque, presque le monopole de la fabrication du sucre colonial. En 1894, pourtant, la production du café s'était relevée à 8 millions de kilog. Mais les insurrections se firent cruellement sentir à ce point de vue comme à d'autres, en même temps que pesait le poids des impôts ; d'autre part, le café de Cuba et des Antilles s'est trouvé en concurrence avec les cafés, assurément bien inférieurs, mais produits en masse énorme, par l'Amérique du Sud et plusieurs autres régions. Aussi, comme nous l'avons déjà noté, cette culture a-t-elle été en grande partie abandonnée ; il n'y a certainement pas 200 plantations de café dans l'Ile, à l'heure présente, plantations cultivant l'arbuste d'Arabie principalement. On fait deux récoltes par an, et comme l'arbuste réclame de l'ombre, on peut avoir sur le même terrain, et s'intercalant entre les plants de café, des arbres fruitiers, comme des orangers, qui augmentent considérablement le revenu de la terre. Pour l'instant, ce qu'on récolte sert surtout à la consommation locale, et l'exportation est presque négligeable. On obtient les meilleurs rendements dans des terres situées à une altitude moyenne de 500 mètres, on peut dire en montagne, là où la température moyenne est de quelque 20°. On recueille environ 650 kilog. de café, nettoyé et séché, à l'hectare, le prix de revient tournant autour de 90 francs les 100 kilog. ; on sait d'ailleurs combien les cafés concurrents et de qualité moyenne se vendent bon marché, même en Europe.

V. — Une industrie agricole cubaine qu'on ne peut passer sous silence, c'est celle de l'élevage : les bestiaux sont demandés et par les exploitations sucrières et par la consommation de bouche. On la pratique principalement dans

la province de Puerto Principe, ou de Camaguey, comme on dit plutôt dans l'Ile. On rencontre dans cette région des prairies naturelles, et surtout des potreros ou prairies artificielles semées de parana et d'herbe de Guinée, suivant qu'on est en terrain humide ou sec; l'herbe de Guinée en particulier, merveilleusement acclimatée, pousse plus haut qu'un homme, parfois qu'un homme à cheval. Le prix de ces prairies artificielles en bonne terre atteint de 200 à 250 francs l'hectare; on recourt au feu pour déboiser les terrains qu'on ensemence ensuite, les dépenses nécessaires pour ces opérations et l'enclôture représentant quelque 125 francs de l'hectare. Jadis, l'élevage a présenté une importance exceptionnelle à Cuba; puis l'Espagne avait déjà commencé de le ruiner partiellement, en imposant de lourdes taxes sur chaque tête d'animal, quand vinrent les insurrections, durant lesquelles les troupeaux furent continuellement razziés, et où il se fit une véritable dilapidation de bétail. On recompose lentement le troupeau; et il est pourtant assuré qu'on pourrait faire des affaires excellentes en se livrant méthodiquement à cette industrie, l'élevage même des porcs étant grandement facilité par les fruits sauvages qu'on pourrait leur faire consommer. On semble être revenu maintenant à un total de plus de 2 millions de têtes de bétail, et l'on importe constamment en cette matière ; les chevaux métis du pays, jadis si remarquables, avaient complètement disparu, et encore maintenant on paye 750 francs une bête ordinaire ; les bœufs et taureaux coûtent de 200 à 250 francs, et il y a beaucoup à faire dans la boucherie, la viande coûtant fort cher relativement et ne suffisant pas à la consommation.

La viande de porc, la viande boucanée ou *tasajo* et le poisson salé suffisent encore aux travailleurs de la cam-

pagne ; les travailleurs de la ville se rabattent sur le pain, le café au lait, les haricots, le riz, les fruits. Le bétail qu'on élève vient surtout de Colombie ; on met deux bêtes par hectare, les animaux grandissent en plein air, aux soins de quelques vaqueros, et la reproduction est de 80 pour 100 par an.

A noter que le lait, comme la viande (et en partie sous l'influence de tous les droits protecteurs) coûte cher : 1 fr. le litre à La Havane. Pour le beurre, on n'en fait que fort peu dans le pays, et encore ce sont des Américains.

La production des légumes, au moins de ceux qui appartiennent à la végétation tropicale ou semi-tropicale, pourrait se faire sur une grande échelle, et l'on aurait un large marché de vente aux États-Unis : maïs, riz, patates, betteraves, oignons, haricots, choux, viendraient à merveille en fournissant plusieurs récoltes par an. L'élevage des abeilles, qui est pratiqué depuis longtemps, peut prendre une envergure bien autrement grande encore. On s'est mis à cultiver dans l'Ile cet agave, ce henequen, qui a fait la fortune du Yucatan, et dont les fibres sont si demandées un peu partout, et en particulier aux États-Unis ; déjà des sociétés se sont formées, comme à Cayo Romano, qui tirent très bon parti de plantations pourtant assez récentes.

On se préoccupe beaucoup enfin de développer la production du coton sur le sol de Cuba ; on sait que cette matière première est insuffisante pour les besoins de l'industrie. Vers 1840, on exportait de Cuba plus de 12.000 tonnes de cette fibre, et actuellement on poursuit des essais avec des cotons américains, qui se laissent malheureusement attaquer par des insectes redoutables. Aussi bien, le coton est indigène à Cuba, mais un coton

fort ordinaire comme qualité. On parle dès maintenant d'installer une filature doublée d'un tissage, pour produire tout au moins des étoffes grossières. On voit que les champs d'activité ne manquent point pour quiconque apporte des connaissances techniques, des capitaux, ou de l'esprit d'entreprise et des bras vigoureux à Cuba. Et encore pourrait-on citer bien d'autres industries à y tenter ou à y développer ; c'est ainsi que l'on pêche déjà éponges, nacre, tortues, dont on tire parti plus ou moins bien ; au fur et à mesure que l'élevage se développera, il y aura à donner de l'extension à l'industrie des cuirs. On a fait des essais sur la production du caoutchouc, encore une matière première dont la quantité est insuffisante pour les besoins modernes. Le cacao vient très bien, et demande seulement à être préparé plus soigneusement, etc.

CHAPITRE VI

I. Le sous-sol de Cuba ; richesses minières diverses du passé et d'aujourd hui. Les exploitations cuprifères ; la production croissante du minerai de fer et son excellente qualité ; le manganèse. Gisements d'asphalte et de bitume ; charbon, amiante, plomb, zinc, kaolin, marbres. Un coup d'œil sur la législation minière. — II. La formation des sociétés, la propriété industrielle. Les impositions. — III. L'avenir de la République Cubaine.

I. — La richesse de Cuba n'est pas seulement faite de la fertilité de son sol et de la douceur de son climat ; son sous-sol aussi est à exploiter, et il promet beaucoup, autant qu'on en peut juger d'après les données encore incomplètes recueillies et la mise en œuvre bien partielle des mines et gisements divers que renferme l'Ile. A la

vérité, et comme pour beaucoup d'autres industries, l'expansion de l'industrie minière a été gênée considérablement par l'absence de voies de terre formant accès aux centres miniers déjà reconnus. Pour l'exploitation des mines, il est indispensable également d'avoir à sa disposition de gros capitaux. Ajoutons à cela que les bras ont longtemps manqué ; les indigènes ne se souciaient point de ce travail pénible, et l'importation du travailleur noir avait échoué. Bien entendu on avait trouvé, comme un peu partout dans le Nouveau-Monde, des mines d'or et d'argent, dont la richesse était supérieure à celle des mines de Saint-Domingue ; elles se rencontraient dans l'ouest et l'est de l'Ile. Mais on les a épuisées à peu près complètement, du moins celles qui étaient de facile exploitation, et nous verrons tout à l'heure que celles qui sont encore exploitables, réclament des aménagements nouveaux et des immobilisations importantes.

Avant 1884, les seules mines exploitées avec succès (à part ces métaux précieux) furent des gisements de cuivre qui avaient été découverts dès le seizième siècle à Santiago del Prado, dénommé plus tard pour cela Santiago del Cobre, dans la Province de Santiago de Cuba. Les mines appartenaient à l'État, qui les avait amodiées ; les exploitants avaient fait de mauvaises affaires et les avaient abandonnées. Elles demeurèrent dans cet état jusque vers 1830, époque à laquelle se formèrent des Compagnies d'exploitation, qui extrairent et exportèrent 600.000 tonnes de métal, représentant déjà une valeur considérable. En 1869, la fameuse insurrection vint interrompre complètement le travail des mines, au grand dam du pays ; et, à la paix, l'on vit se créer la Compagnie des Mines de fer du Juragua, qui commença une pre-

mière exploitation dans la Province de Santiago; peu à peu, d'autres entreprises ont été lancées, comme la Spanish American Iron C°., exploitant les mines de Daiquiri, ou la Sigua Iron C°., possédant des exploitations à Sigua et ailleurs.

C'est toujours dans la Province de Santiago que sont le plus nombreuses les entreprises minières; on en trouve un certain nombre dans les provinces de Pinar del Rio, de Puerto Principe et de Matanzas; et quelques-unes seulement dans celle de La Havane.

Jetons un coup d'œil rapide sur les divers minerais et minéraux extraits du sol de Cuba. Le minerai de fer, que l'on rencontre dans la chaîne dite Sierra Maestra, et un peu sur toute sa longueur, comprend et de l'hématite et du fer magnétique; il est tout à la fois très riche en fer et d'une teneur très faible en soufre et en phosphore, ce qui a de grands avantages au point de vue métallurgique. La teneur en fer de ces minerais, qu'il s'agisse de ceux de la Spanish American C°. ou, de la Juragua C°., atteint 60 à 62 pour 100. D'une manière générale, et étant donné que l'on s'en tient aux exploitations les plus faciles, le travail des mines se fait à ciel ouvert, en carrière peut-on dire; le minerai est très dur, il est détaché de la roche encaissante — où il se présente de façon fort irrégulière et en surface — au moyen de coins et d'explosifs; il est assez malaisé à trier de cette roche. Certaines entreprises, comme celle de Juragua, ont cet avantage de se trouver près de la mer, ce qui facilite étrangement l'exportation des produits; elles sont dotées déjà d'un bon matériel, matériel roulant notamment pour leurs voies ferrées, le tout venant des États-Unis. On estime que la tonne de minerai, tous frais généraux et amortissement compris,

revient en moyenne à environ 5 fr., franco bord à Santiago. L'exportation du minerai de fer dépasse dès maintenant 600.000 tonnes par an, et il est probable que peu à peu l'on va s'attaquer aux autres gisements, qui certainement abondent dans le sous-sol ; ce sera peut-être même l'occasion de la création d'usines métallurgiques à Cuba.

Pour le cuivre, on est bien loin de l'époque où ces premières mines, dont nous avons dit un mot, fournissaient chaque mois 15.000 tonnes de minerai, et d'un minerai dont la teneur en cuivre pur était de 15 à 18 pour 100. Il est vrai que tout le matériel de ces mines fut détruit jadis, à commencer par une voie ferrée indispensable, et aussi les installations de pompage ; si bien que la remise en état d'exploitation nécessitait des dépenses énormes. Depuis peu de temps, les capitaux américains sont intervenus, et l'on est en train de ramener à la vie industrielle les riches districts cuprifères ; on s'est immédiatement attaqué aux formidables amas de résidus laissés par les exploitations d'autrefois, et dans lesquels il demeurait une proportion assez élevée de cuivre, puis on recommence peu à peu l'exploitation des anciennes galeries.

On trouve des preuves géologiques de la présence du cuivre dans toute la région de Santiago ; du côté de Manzanillo, de Dos Palmas, de El Caney, et dans bien d'autres parages, on se livre à des travaux de prospection qui donneront certainement des résultats importants. La province de Santa Clara, particulièrement autour de Trinidad, semble promettre beaucoup au prospecteur, et plus tard à l'exploitant ; il y a aussi à jeter les yeux du côté du district de Manicargua, et la province de Matanzas paraît renfermer également des richesses cuprifères.

Etant donnée son utilisation croissante dans la sidé-

rurgie, le manganèse ne pouvait manquer d'attirer l'attention à Cuba, où on le rencontre assez facilement. Une des premières exploitations et encore une des plus considérables, est celle de la Ponupo Transportation C[o], Ponupo se trouvant à une quarantaine de kilomètres au nord de Santiago. La mine est située à 300 mètres d'altitude, au sommet d'un large mamelon ; c'est une couche d'oxyde de manganèse de 3 mètres de puissance, que l'on peut extraire à la pioche et à la pelle. Elle représente certainement plusieurs millions de tonnes, et encore croit-on qu'il existe d'autres couches à plus grande profondeur. La teneur en métal est toujours de 50 pour 100 ; la Compagnie, qui est locataire des terrains, est estimée réaliser un bénéfice de 4 dollars à la tonne. Nous signalerons encore les Mines Boston, aux environs de la ville de El Cristo ; le minerai est riche là aussi, et l'extraction s'y peut développer beaucoup. Du reste, sur de nombreux autres points de la province de Santiago, on peut espérer fonder des entreprises exploitant avec profit les poches manganésifères.

Cuba possède des gisements d'asphalte, et qui sont déjà exploités. On rencontre, en effet, des dépôts bitumineux qui renferment depuis une huile translucide ressemblant à du pétrole, jusqu'à des goudrons, de la poix, de l'asphalte, et aussi des sortes de charbons de pierre (comme disent les indigènes), lignite et charbon bitumineux. On a bel et bien trouvé de l'huile qui, une fois raffinée, a servi au chauffage ou à l'éclairage ; l'asphalte extrait sert parfois d'enrichissant dans la fabrication du gaz d'élairage, ou bien est employé pour les rues des agglomérations un peu importantes ; on tire même des vernis de certaines des substances ainsi exploitées. Ces dépôts

bitumineux sont situés principalement sur le littoral nord, entre Bahia Honda et Puerto Padre ; à Cardeñas, on a utilisé longtemps les gisements qui se trouvaient dans le fond même de la baie. Les exploitations qui existent ont une certaine importance commerciale, et on pourrait peut-être les développer ou en créer d'autres.

Il s'en faut que ce soient là les seules richesses que recèle le sous-sol de Cuba. On y a constaté la présence du charbon proprement dit, de l'amiante, du zinc, du plomb, du platine, du kaolin ; et sans reparler à nouveau de l'or et de l'argent, qui donnent lieu de temps à autre à des concessions plus ou moins suivies d'exploitation, on aurait encore à signaler les marbres de très belle qualité que l'on trouve par exemple du côté de Nueva Gerona, ou dans l'île des Pins, ces gisements pouvant fournir des marbres de toute couleur, sans fractures, dans toutes les dimensions, et susceptibles d'être transportés aisément vers les lieux d'emploi. On rencontre également à Cuba des sources minérales aussi bien que de l'ardoise, et une série d'autres richesses parfaitement utilisables.

D'après les derniers chiffres que nous possédions, le nombre des mines ayant fait l'objet des concessions et de levés complets, doit atteindre à 400, couvrant plus de 20.000 hectares : quelque 80 portent sur l'asphalte, autant à peu près sur le cuivre, un peu moins sur le fer, 85 sur le manganèse, une douzaine sur le charbon, quelques-unes sur le zinc, le plomb, le graphite. En fait, on a reconnu une étendue de plus de 56.000 hectares de terrains miniers.

La loi sur les mines est toujours la loi espagnole du 6 juillet 1859, qui a été légèrement modifiée en 1868. Nous ne pouvons que donner les dispositions essentielles qui ré-

gissent les concessions. Toute personne espagnole ou étrangère peut, une fois qu'elle en a donné avis à l'autorité locale, se livrer à des excavations sur des terrains du domaine public, afin de découvrir des substances minérales ; en terrain privé, il faut la permission du propriétaire ou de son représentant. Quand on veut exploiter, on doit prévenir l'autorité gouvernementale, qui autorisera la concession ; celle-ci est faite à perpétuité, et le concessionnaire est libre d'exploiter ou non, sans que l'État ni personne ait rien à y voir, pourvu, bien entendu, que la taxe annuelle soit versée dans les caisses de l'État. Cette taxe est de 5 dollars par hectare, ou de 30 dollars par claim de 30 hectares, suivant qu'il s'agit de pierres précieuses ou de substances métallifères ; pour les autres matières, la taxe est de 2 dollars seulement. Un demandeur en concession peut faire porter sa demande sur un ou plusieurs claims (qu'on appelle pertenencias). La pertenencia est de 5 hectares, pour les substances ordinaires, ou de 15 pour le fer, le charbon, la tourbe, l'asphalte, les argiles bitumineuses.

II. — Qu'on nous permette d'ajouter quelques mots qui ont de l'intérêt pour ceux qui veulent aller à Cuba et y fonder des exploitations industrielles ou autres. Tout d'abord, disons que la formation des sociétés y est soumise aux règles du Code civil espagnol, l'Ile ayant gardé la législation générale de son ancienne Métropole. De même pour le Code de commerce. Le principe en la matière, c'est la personnalité juridique des sociétés, moyennant publicité ; on peut créer en toute liberté des Banques territoriales, des banques agricoles ou d'émission, tout aussi bien que d'escompte, de crédit, d'hypothèques ; de même, on peut fonder comme il semble bon des sociétés pour exploiter

des magasins, des mines, etc. Il suffit que la société soit inscrite dans un registre public *ad hoc*. On assimile à des sociétés commerciales les assurances d'incendie même mutuelles, les tontines, les coopératives, pourvu qu'elles dépassent la simple mutualité.

Pour ce qui est de la propriété industrielle (comme du reste littéraire), elle est protégée dans de bonnes conditions sous la surveillance du Secrétariat de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. La loi des brevets n'empêche pas la vente d'objets semblables à ceux qui sont brevetés à Cuba introduits de l'étranger ; la durée d'un brevet est de 17 ans, il coûte 35 dollars. Les brevets pris aux États-Unis valent à Cuba.

Nous avons vu que l'industrie locale, ou plus exactement les producteurs locaux de toutes sortes sont censés être protégés par les droits protecteurs fort élevés qui frappent les importations ; cette politique augmente en réalité considérablement le coût de la vie, comme c'est le cas aux États-Unis. Au surplus, et toujours principalement pour payer les intérêts de la dette de la République, il ne manque pas d'impôts pour venir alourdir les charges des contribuables. Il y a des taxes complémentaires d'importation sur les liqueurs, les vins mousseux ou autres, les eaux artificielles, les allumettes, atteignant, par exemple, 30 centavos par litre pour les vins mousseux. Nous avons parlé des taxes d'exportation sur les tabacs, et que l'on espère faire payer entièrement par les acheteurs étrangers. Il y a aussi des taxes de fabrication ou de consommation : 20 centavos par litre, par exemple, sur les liqueurs (ce qui fait l'équilibre pour les liqueurs importées) ; les cigares à l'intérieur payent 20 centavos les 100. Les industries frappées sont soumises à une sorte d'exercice.

III. — En résumé Cuba possède des richesses, un sous-sol, un sol, un climat, une situation qui justifient bien son nom de Perle des Antilles ; pour tirer parti de tout cela, il faut une politique financière saine, en même temps qu'une politique tout court aussi calme qu'on peut la désirer ; il faut aussi des capitaux, des intelligences, des activités et des bras. Dès maintenant, au point de vue capital au moins, les Américains ont su profiter du champ nouveau qui s'ouvrait à eux, et l'on peut estimer à bien plus de 500 millions de francs les sommes qu'ils ont apportées dans l'Ile et consacrées à des entreprises reproductives. Il serait à désirer qu'ils ne soient pas les seuls à tirer parti de la mise en œuvre de toutes les richesses que nous avons essayé d'indiquer. Il serait à désirer pour la jeune République, si les Yankees veulent bien la laisser vivre, qu'elle comprenne l'intérêt qu'elle aurait à ouvrir aussi largement que possible ses frontières aux produits étrangers, en même temps qu'aux capitaux que certainement elle retiendra sur son sol pour son plus grand avantage ; si elle sait éviter les troubles qui ont si longtemps gêné son essor.

DEUXIÈME PARTIE

PORTO-RICO

CHAPITRE PREMIER

I. Sa situation, son histoire, son orographie et son hydrographie, le climat, les phénomènes météorologiques. — II. L'invasion américaine, la séparation de l'Ile et de son ancienne Métropole. — III. L'organisation et l'administration présente; les finances et les impôts. Les municipalités.

I. — Qu'on nous excuse d'abord de substituer ce mot de Porto-Rico à l'expression vraie et espagnole de Puerto-Rico ; mais l'usage s'est introduit d'employer cette orthographe.

Puerto-Rico est bien un milieu espagnol, en dépit des sentiments assez peu bienveillants que les Puertoriqueños nourrissent contre leurs anciens maîtres de la Péninsule ; ce sont bien les mœurs espagnoles qui ont donné leur caractéristique aux mœurs des habitants de l'Ile : mais, dans leur vie de famille, se mêlent beaucoup de simplicité, un certain goût de faste, tendance assez fréquente à re-

mettre au lendemain ; en dehors, bien entendu, des qualités de travail remarquables, qui se trouvent du reste chez une bonne partie des Espagnols d'Espagne, et particulièrement chez tous ceux qui s'expatrient.

A l'heure actuelle, la vie américaine, de même que la langue américaine, agissent sur les jeunes générations portoricaines ; mais il n'est pas bien sûr que ces Espagnols des Antilles puissent s'accommoder aux habitudes yankees. C'est d'ailleurs cette communauté d'origine espagnole, que Porto-Rico partage avec Cuba, qui nous a fait traiter tout de suite d'une Ile qu'on classe avec raison parmi les Grandes Antilles, mais qui n'offre qu'une superficie bien inférieure à beaucoup d'autres. C'est la plus petite de toutes les Grandes Antilles ; elle n'a qu'une étendue de 9.620 kilomètres carrés, ce qui ne l'empêche pas de compter une population relativement considérable de près d'un million d'habitants (sur laquelle nous reviendrons plus loin). Dans sa surface encore comptons-nous les petites îles annexes de Vieques ou des Crabes, de Mona et de Culebra. Elle se trouve comprise entre Saint-Domingue, à l'ouest, et les Antilles Danoises.

Elle fut colonisée par les Espagnols après sa découverte par Colomb. Au commencement du dix-huitième siècle, les Anglais s'en étaient emparés, mais ils la rendirent bientôt à l'Espagne ; et la tranquillité y fut bien peu troublée jusqu'au moment de la conquête, ou plus exactement de l'occupation fort facile qu'en firent les Américains : occupation que les habitants désignent sous le nom un peu pompeux de l'Invasion.

Il est bon de remarquer la forme, la disposition orographique de l'Ile, qui explique la répartition des voies

de communication existantes, des chemins de fer construits, aussi bien que la pauvreté des communications avec l'intérieur, jusqu'à ces derniers temps ; on y trouve aussi le motif qui partage le pays en deux zones de cultures bien différentes, la montagne et la plaine. Porto-Rico est une sorte de quadrilatère allongé, présentant une longueur maxima de 160 kilomètres et une largeur de moins de 60 kilomètres. Une chaîne de petites montagnes allant de l'est à l'ouest la divise de façon fort irrégulière, en se recourbant un peu vers le sud : le point le plus élevé est le Pic dit del Yunque, qui a 1.100 mètres à peu près. Le relief est fort irrégulier : tantôt, dans ce qu'on nomme la montagne, on rencontre des élévations qui atteignent 900 mètres, tantôt le sol descend à 600 mètres; mais les cols ne s'abaissent guère dans la chaîne au-dessous de cette altitude. Les torrents, car ce ne sont guère des rivières, ont sculpté profondément ce sol; c'est à peine si dans le nord on en trouve quelques-uns qui soient navigables sur quelques kilomètres.

Située sous les tropiques, l'Ile a cet avantage de recevoir constamment des brises qui soufflent avec régularité et modèrent la chaleur; dans l'*Altura*, la montagne, il fait réellement frais, surtout le soir, et les habitants des villes et du littoral peuvent facilement y aller s'y reposer ; bien que naturellement le séjour pendant longtemps sous ce climat soit débilitant pour les étrangers en particulier, et entraîne fréquemment des affections de l'estomac ou du foie, au moins pour ceux qui ne reviennent pas de temps à autre en Europe. A San Juan, la capitale, qui se trouve sur la côte nord, la température moyenne oscille entre 26 et 28 ° cent. ; c'est en août que se font sentir les chaleurs, qui donnent alors jusqu'à 37° ; mais la tempé-

rature baisse aussi à 14°, ce qui n'accuse pas une amplitude très considérable, et procure pourtant un repos précieux pour l'organisme. L'atmosphère est assez souvent humide, mais pas de façon fatigante ; les mois les plus chauds sont de juin à septembre, et les mois froids de décembre à février ; ceux-ci correspondent à la saison des pluies. Celles-ci sont abondantes dans l'altura ; mais durant la saison spéciale elles prennent un peu partout l'allure de cataractes ; elles ne durent pas longtemps, si elles sont violentes. Des sécheresses se produisent trop souvent sur le versant sud de la chaîne montagneuse.

L'Ile est assez bien protégée contre les ouragans et cyclones ; parfois pourtant ils sont terribles, comme celui de 1899, qui a été accompagné de torrents d'eau, a noyé 6.000 personnes, et fait pour 180 millions de dégâts, ruinant à jamais certains terrains, causant de nombreuses faillites, etc. Les tremblements de terre, s'ils se font sentir assez souvent, sont toutefois très légers, pour ainsi dire jamais sans conséquences redoutables.

II. — En parlant de Cuba, nous avons indiqué brièvement comment l'occupation américaine s'est substituée à l'occupation espagnole : nous disons occupation, car encore maintenant les Portoricains ne sont pas assimilés à des Yankees ; et les Américains, qui ont pris l'Ile dans leur intérêt, tout comme ils avaient chassé les Espagnols de Cuba pour attirer à eux le mouvement commercial de l'Ile, n'ont pas voulu faire de Porto-Rico un Territoire américain proprement dit. L'assimilation n'existe pleinement que pour les douanes, ce qui réjouit à bon droit les Portoricains. Ceux-ci sont demeurés longtemps à peu près complètement paisibles sous la domination de la Péninsule, bien que l'Espagne, là encore, administrât particu-

lièrement mal sa colonie; ses fonctionnaires n'étaient pas toujours triés sur le volet, et l'on ne songeait que rarement à consacrer à des travaux utiles à l'Ile les impôts que versaient ses habitants. En 1867, une petite insurrection s'était produite, puis un second soulèvement eut lieu l'année suivante. Il ne fut pas malaisé de les réprimer. A la vérité, Porto-Rico était bien considéré et administré comme une province espagnole, divisée en 7 départements; il y avait un gouverneur commandant la force armée; puis, dans chaque chef-lieu de département, un commandant militaire; chaque bourg avait à sa tête un alcade, nommé par le Pouvoir central. Porto-Rico avait ses députés aux Cortès. Ce qui n'empêchait pas la Métropole de faire un bénéfice à son profit du cinquième environ des recettes du budget de l'Ile. Nous croyons bien que ce ne furent pas seulement les abus de la Métropole, mais aussi les inconvénients d'un protectionnisme douanier gênant considérablement les relations de Porto-Rico avec le vaste marché des États-Unis, qui amenèrent un vif mécontentement parmi la population portoricaine : mécontentement atisé naturellement par les Yankees, désireux d'établir leur hégémonie sur les Antilles, et de s'assurer des bases navales en même temps que des marchés pour leurs immenses trusts.

III. — Sentant que la situation des esprits empirait, l'Espagne avait accordé en principe, le 31 décembre 1896, une sorte de demi-autonomie politique et économique à Porto-Rico, comme à Cuba. On sait comment les Américains intervinrent, et à Cuba et ailleurs, pour empêcher l'application de cette réforme. Les Américains purent débarquer à Porto-Rico de la façon la plus pacifique : les Espagnols, comprenant leur faiblesse et aussi l'hostilité de la popu-

lation, se retiraient, et vraiment cette « invasion » a été fort tranquille. L'Ile fut cédée aux États-Unis par le traité de paix de 1898, et elle fut pourtant un instant considérée comme terre étrangère, au point de vue douanier au moins. On avait installé un Gouvernement militaire d'abord ; mais les Yankees s'aperçurent que la situation ne devait pas durer s'ils ne voulaient pas s'aliéner les sentiments de la population. C'est le Bill de 1900 qui a fixé de manière un peu compliquée le statut des habitants de Porto-Rico : et que l'on remarque bien ce détail, qui a plus d'importance qu'on ne pourrait le penser au premier abord, la non qualité de citoyens américains des habitants de Porto-Rico, résultant de ce que la Confédération n'a pas osé violer ouvertement la Constitution en acquérant des colonies qu'elle assimilerait aux territoires intérieurs. Non seulement les Portoricains ne peuvent pas occuper des postes officiels aux États-Unis ; mais, ce qui est plus important, ils souffrent dans leurs intérêts quand, à l'étranger, il s'agit de recourir à des tribunaux, pour des affaires commerciales; par exemple ils ne peuvent obtenir des passe-ports, etc. Cet état de choses indique bien que les Yankees veulent posséder des colonies dans leur propre intérêt, mais qu'ils entendent ne pas donner à ces colonies l'assimilation dont profiteraient leurs habitants. En somme, d'après le Bill de 1900, les habitants constituent le peuple de Porto-Rico, terme fort diplomatique; et ils sont sous le protectorat des États-Unis, un peu comme cela se passe pour les Colonies anglaises ; le pouvoir législatif est composé d'un Conseil dit exécutif de 11 membres, dont la majorité est nommée par le Président des États-Unis, ce qui assure la haute main de la Confédération sur les affaires insulaires.

D'autre part, il y a une Assemblée de délégués populaires, mais les résolutions de ce pouvoir législatif peuvent être annulées par le Congrès Américain ; le pays se trouve donc dans un état de dépendance qui a motivé la formation de deux partis, les uns se félicitant et les autres au contraire se plaignant de cette intrusion des Américains.

C'est en novembre 1900, qu'eurent lieu les élections pour les 35 membres de la Chambre législative ; le droit de vote a été distribué très largement aux populations, puisqu'il suffit de justifier de la possession de 25 dollars (à noter que ce sont surtout les ouvriers et les gens de couleur qui font les élections). Les premiers travaux de la Chambre ont été tantôt pratiques et utiles, comme ceux qui se rapportaient à certaines mesures d'assainissement ; tantôt un peu pour la forme et destinés à accuser l'enthousiasme des populations pour le régime nouveau : telle la loi proclamant fête nationale l'anniversaire du débarquement des troupes yankees dans l'Ile, en 1898.

Nous devons dire que, d'une manière générale, l'organisation et l'administration du pays sont assurées dans de bonnes conditions, les populations étant du reste laborieuses, honnêtes, tranquilles. Au point de vue judiciaire, on trouve principalement des tribunaux de police dans chaque municipalité, puis une cour suprême. Les écoles ont été multipliées, y compris des écoles professionnelles (dont il ne faut pas du reste s'exagérer les effets).

Comme l'état financier est souvent le critérium de l'état politique et même économique d'un pays, nous donnerons quelques indications rapides sur les finances de Porto-Rico. Tout d'abord il faut noter que l'occupation américaine a eu cet avantage considérable et indéniable de

diminuer le poids des impôts, qui ont été simplifiés, et aussi de faire que toutes les taxes perçues dans l'Ile sont employées aux dépenses mêmes du pays. Sous l'administration espagnole (où il en était différemment), il y avait trois sortes de taxes : territoriales, industrielles et commerciales, une foule de droits ayant été mis sur les denrées, les vêtements, etc. La base principale du système d'impôts, à l'heure actuelle, c'est la possession de la terre, en dehors de toute considération sur ce que peut rapporter cette terre. Empressons-nous d'ajouter que, pour ce qui est des droits de douanes dans les relations avec les pays autres que la Confédération, le protectionnisme n'a guère été atténué : ce protectionnisme dont se plaignaient tant les Portoricains, quand il était du fait de l'Espagne, ils le supportent aujourd'hui sans maugréer, et ils sont même devenus protectionnistes, de libre-échangistes qu'ils étaient, sans se rendre compte que ce qui fait leur fortune à l'heure actuelle, ce sont précisément les relations de libre-change établies entre eux et les États-Unis.

En fait il existe des impôts sur la terre, mais aussi des droits d'accise sur les liqueurs, le tabac, et certains autres articles ou certains actes ; puis un impôt sur les successions, un autre sur les sociétés diverses d'assurances, et une taxe sur les sociétés étrangères. Il est à noter que le Trésor de l'Ile a été mis dans une très bonne situation, dès le début de l'Administration indépendante, par suite d'une mesure prise par les Américains après la suppression du régime provisoire, en vertu duquel les produits provenant de l'Ile entrant aux États-Unis payaient les droits pleins du tarif Dingley. Tous les droits perçus ainsi avaient été mis de côté, et les Américains les ont fait verser au fonds de réserve de l'Ile, ce qui a éteint sa dette. On

peut dire que la situation budgétaire est très bonne, cette absence de dette étant un avantage considérable. En exercice moyen, les dépenses sont d'un peu moins de 5 millions de dollars, et les budgets se traduisent normalement par des excédents qui atteignent 300.000 dollars et plus; encore le Gouvernement central fait-il des avances sur garanties aux municipalités qui, elles, ont, par suite, des dettes. Les dépenses sont pourtant assez largement établies, à commencer par les traitements et du Gouverneur et des six chefs de services (qui sont naturellement nommés par le Président de la République américaine).

Dans les municipalités, qui sont au nombre de 46, l'administration est assurée et par un maire nommé au suffrage populaire et rétribué, et par 5 à 9 conseillers, nommés en même temps, mais ne recevant aucun traitement. Ces municipalités ont des ressources diverses, et notamment une taxe sur la propriété qui est généralement de 10 à 11 par 1.000 dollars de valeur des propriétés. D'une manière générale, et sans entrer dans des détails qui nous entraîneraient beaucoup trop loin, nous dirons simplement que les budgets municipaux sont en équilibre, Ponce a un budget de recettes de quelques 360.000 dollars. San Juan un budget de 500.000 dollars ; d'ailleurs les municipalités,qui étaient jadis fort endettées, et notamment de plus de 500.000 dollars de dette flottante, ont éteint presque complètement cette dette.

CHAPITRE II

I. La formation de la population portoricaine, ses origines et ses progrès successifs ; les villes et la campagne; la composition de la population, son état d'instruction. Les noirs et les blancs. Les professions. — II. Les salaires et les conditions de la vie. — III. L'hygiène, la mortalité. — IV. La situation des étrangers. Les langues parlées.

I. — Nous avons laissé entendre combien la population est pressée sur ce petit coin de terre, qui est à peine grand comme la Corse : cela suppose forcément qu'on a su tirer parti des terres utilisables, que la population est industrieuse, sinon industrielle. Toutefois, il faut se rappeler qu'on jouit aussi de conditions fort avantageuses, conditions toutes naturelles qui sont une des caractéristiques de Porto-Rico, et qui ont motivé l'émigration intense qui s'est faite sur ce pays, en particulier de cette Corse dont nous parlions à l'instant. Le fait est que la population autochtone de l'Ile, qui s'appelait Borinquen à l'époque de la découverte par Colomb, atteignait certainement 600.000 à ce moment-là; on la donne même parfois comme s'étant élevée au million. Elle fut du reste détruite par les premiers colonisateurs, qui firent travailler sous le fouet ces malheureux indigènes.

Si l'on remonte à des recensements un peu lointains, on trouve des chiffres qui ne sont sans doute pas dignes d'une confiance absolue à quelques unités près, mais qui nous montrent du moins de la façon la plus manifeste la croissance graduelle de la population. Ainsi en 1765, on relève seulement 45.000 habitants, puis 70.000 en 1775 ; en 1800, on dépasse 155.000 et 330.000 en 1832, ce qui

accuse bien la poussée rapide qui se produit dans le peuplement de l'Ile, en partie grâce au voisinage des États-Unis ; mais aussi sous l'influence de la venue d'un grand nombre d'Espagnols ayant quitté ce qui devenait les Républiques de l'Amérique du Sud. On a calculé que la population de Porto-Rico a sensiblement doublé tous les trente ans dans le courant du dix-neuvième siècle ; et cela s'explique aussi par l'excédent énorme des naissances sur les décès, les naissances étant deux fois plus nombreuses en général ; les grandes familles sont de règle, ce qui s'explique (autant que ces choses s'expliquent) et par la vie familiale que l'on mène, et par l'aisance avec laquelle on entretient une famille nombreuse, même dans les milieux les plus modestes, où l'on se contente de petites maisons en bois peu coûteuses, en vivant de morue, de haricots et de bananes, arrosés d'eau. En 1860, la population de l'Ile approchait de 600.000 âmes ; elle était de près de 800.000 en 1887, et en 1899, au moment du grand recensement fait par les Américains pour organiser l'Administration, autant que pour se rendre compte de la valeur économique de leur nouvelle possession, on recensa plus de 953.000 personnes.

Cela correspond à une population moyenne de plus de 100 habitants par kilomètre carré ; mais naturellement la répartition est inégale suivant les régions. Cette densité est particulièrement marquée du côté d'Aguadilla, encore très considérable vers Cayamon et Mayaguez ; puis elle décroît graduellement dans les districts de Ponce, Arecibo, et Guayama. Ici, elle est très sensiblement au-dessous de la moyenne générale.

D'une manière globale, la population de Porto-Rico est principalement rurale, et c'est typique au point de vue

des occupations de cette population, des métiers que peuvent avoir à exercer les immigrés, tout comme de la vie normale des habitants. Il n'y a pas de grande ville ; on peut citer tout au plus la capitale, San Juan, capitale administrative surtout, dont la population, même en y comprenant les habitants non agglomérés, ne dépasse pas 32.000 âmes ; puis la capitale du sud, capitale commerciale et industrielle, Ponce, dont la population, avec celle de son port La Playa, n'atteint guère que 28.000 habitants. La plus grande ville est ensuite Mayaguez, qui arrive à un peu plus de 15.000 habitants, puis Arecibo, avec quelque 8.000 personnes. Au reste, et pour confirmer ce que nous disions de la population rurale, ajoutons que, pour l'instant, en considérant les villes de 8.000 habitants au moins), la population urbaine ne forme pas les 9 pour 100 de la population totale ; c'est tout à fait différent de ce qu'on trouve, non seulement dans nos pays européens ou même aux États-Unis, mais aussi à Cuba, cette Ile sœur si voisine, qu'on croirait peuplée et exploitée de la même façon.

On éprouvera évidemment le besoin de savoir quelle est la composition de cette population. On peut l'envisager à plusieurs égards. Parmi les gens en âge de se marier, on trouve plus de 158.000 personnes engagées dans les liens du mariage, contre 84.000 vivant en somme en concubinage ; et ces unions libres n'existent pas seulement entre noirs ou gens de couleur, comme des Américains pourraient le penser, mais aussi entre blancs et femmes de couleur, ou même entre blancs ; on ne s'étonnera pas, après cela, de savoir que le dernier recensement dont nous ayons les chiffres, ait révélé l'existence de plus de 148.000 enfants naturels, dont 67.000 blancs. On veut

trouver là l'influence plus ou moins directe ou lointaine de l'esclavage ; il faut dire aussi que jadis les cérémonies matrimoniales coûtaient fort cher. Mais quelle est donc, dans cette population, la proportion des noirs, ou plus exactement des métis à des degrés divers, des gens de couleur ? En s'en tenant aux données les plus récentes, la proportion de la population de couleur est de 38 pour 100, et même un peu davantage : c'est fort peu par rapport à certaines Grandes Antilles, mais c'est beaucoup par rapport à Cuba (nous ne parlerons pas des Chinois, car ici, et au contraire, justement de Cuba, on n'en rencontre que quelques douzaines). Nous rappellerons qu'en 1765, la population asservie ne formait que le huitième des habitants ; elle en constituait seulement le quatorzième en 1860. Pour les gens de couleur en général, ils étaient au nombre de 50.000 en 1765. Vers 1830, l'équilibre s'était établi entre les blancs et cette population de couleur, et peu à peu l'élément blanc accusait sa supériorité numérique. Ce sont ces conditions qui ont rendu la suppression de l'esclavage facile à Porto-Rico, les relations entre maîtres et esclaves y ayant affecté du reste bien souvent l'apparence de relations quasi-familiales. Nous avons expliqué, en parlant de Cuba, comment a été réalisée dans les Antilles espagnoles cette suppression de l'esclavage.

On trouve à Porto-Rico une population étrangère assez nombreuse, dont beaucoup de représentants se fondent vite dans la population locale ; il est curieux de signaler, non pas les commerçants allemands, que l'on rencontre maintenant un peu partout, mais plus spécialement les Français fort nombreux qui ont immigré dans l'Ile, et qui ont pour ainsi dire tous réussi. La colonie française la plus

importante est formée par les Corses, originaires principalement du Cap Corse : population intelligente et laborieuse qui a fondé des cultures de café représentant une valeur considérable (ces plantations ont subi les ravages terribles du cyclone de 1899).

Il est à noter que la population indigène a été jusqu'à ces temps derniers fort illettrée (ce qui ne l'empêchait point d'être honnête et intelligente) ; on comptait au dernier recensement plus de 83 pour 100 de gens ne sachant ni lire ni écrire, 2 pour 100 savaient lire, 14 pour 100 savaient lire et écrire, et une petite partie, 5 pour 100, avait reçu une éducation supérieure ; c'est pour remédier à ce que l'on considérait comme un grand mal, qu'on a multiplié les écoles un peu de tous les côtés. D'ailleurs, de 1860 à 1900, un progrès sensible s'était fait sentir, puisque la proportion des gens sachant lire s'était élevée de moins de 9 à près de 17 pour 100. Il nous reste à ajouter quelques indications sur la répartition des professions, afin de préparer ce que nous dirons plus loin des industries diverses du pays. Sur un ensemble de 500.000 individus environ en âge de gagner leur vie, et comportant d'ailleurs une bonne moitié de femmes, on compte bien 197.000 ouvriers agricoles divers ; l'industrie de la pêche ou des mines n'en occupe certainement pas un millier (qu'on note cette particularité que le poisson entre moins dans l'alimentation que la morue salée ou sèche). On trouve 65.000 manœuvres à peu près, employés à toutes sortes de travaux ; comme ouvriers de métiers, il y en a un peu plus de 26.000, et 24.000 se consacrent aux transports (nous confondons dans ces chiffres les contremaîtres ou patrons ressortant aux diverses professions). Pour les occupations libérales, elles ne réclament pas plus de

2.220 personnes, et il ne semble pas que, pour l'instant, les immigrés aient chance de trouver à s'y employer. D'une manière générale, les ouvriers aiment à travailler de façon indépendante, à la tâche, et avec la possibilité d'abandonner la besogne quand cela leur fait plaisir, quand ils ont amassé suffisamment pour vivre sans travailler, se promener, chanter en s'accompagnant de la guitare. Toute cette population ouvrière est demeurée très enfant, et l'on peut en obtenir beaucoup si l'on sait la prendre, ne pas la brusquer, à plus forte raison la brutaliser ni l'injurier.

II. — Ceci nous amène tout naturellement à donner des indications sur les salaires, les conditions de la vie à Porto-Rico. Comme de juste, des différences très marquées se manifestent, suivant qu'on est dans la campagne, dans l'altura, c'est-à-dire la montagne, où l'on ne peut que difficilement faire venir une partie des choses que nous considérons comme indispensables à la vie ; ou au contraire que l'on se trouve en ville, et notamment dans les principaux centres, où le confort de la vie est grand, même pour ceux qui ne jouissent pas d'une fortune réelle. Il faut dire que la réforme monétaire est venue pendant un certain temps troubler considérablement les rapports économiques ; car l'assimilation de la piastre au dollar américain a fait monter la valeur des choses, sans faire grandir de même manière les revenus fixes. Dans les villes, les loyers ont beaucoup monté, les salaires ont subi une montée analogue, là où les ouvriers ont su se défendre en recourant à l'arme de la grève, des syndicats s'étant formés dans les centres un peu importants.

Les ouvriers habiles des corps de métiers se font très aisément de 8 à 10 francs par jour ; mais les ouvriers

agricoles gagnent étrangement moins ; les domestiques attachées à la personne sont payées en général un peu moins cher qu'en France ; mais il faut tenir compte que leur service est bien moins assujettissant, parce que la vie est plus familiale, et aussi parce que, par suite de cet amour du luxe et même d'une certaine ostentation qui se rencontre généralement là-bas, et surtout à cause des nécessités du climat, on trouvera toujours au moins cuisinière, femme de chambre et petit domestique dans une maison où, en France par exemple, on se contenterait d'une domestique. Il faut bien dire que la vie et les mœurs sont toutes différentes de ce à quoi nous sommes habitués : on se nourrit avec une simplicité et une frugalité extraordinaires dans la majorité des familles modestes ; le climat permet de se vêtir à bon marché, et les frais de chauffage sont nuls ; on ne reçoit guère chez soi ; jusqu'à ces temps derniers, on se logeait à bon compte, et si les gens riches ou désireux de ne pas paraître primitifs aux yeux des Américains, se font construire de magnifiques maisons de pierre et de marbre, par contre, le gros de la population est encore logé dans de petites maisons de bois, qui sont d'ordinaire la propriété de leurs habitants.

Nous venons de dire combien l'alimentation des classes tout à fait moyennes était frugale : les haricots, le riz et la morue y jouent en effet un rôle prédominant. Seulement les immigrés ne s'accoutument pas toujours à cette nourriture, qui est pourtant en harmonie avec le climat ; étant donné d'ailleurs qu'elle est complétée par une consommation considérable de café au lait. Certains articles d'alimentation sont très bon marché ; la viande même est en moyenne bien meilleur marché que dans nos pays européens. Le lait, par contre, est au moins aussi cher, il en

est de même des œufs. Et nous pouvons ajouter que tout ce qui est consommation de luxe, au point de vue alimentaire ou autre, se vend cher ; c'est le cas particulièrement pour ce qu'on fait venir des pays étrangers. Au contraire, la franchise de droits, le libre-échange qui règne dans les relations avec les États-Unis, fait qu'une foule d'articles sont fournis à bon compte par les manufacturiers de l'Union.

III. — Nous répéterons ce que nous avons laissé entendre tout à l'heure d'un mot : c'est que, sous ce climat chaud, il est indispensable de se bien nourrir ; et si les paysans de la montagne vivent parfaitement avec un peu de riz, de haricots et de morue, s'ils sont agiles, en apparence résistants, cela n'empêche que l'anémie mine beaucoup d'entre eux, et aussi que la tuberculose n'est pas sans causer de graves ravages dans le pays. Du temps où Porto-Rico était possession espagnole, la mortalité y atteignait le taux extrêmement élevé de 41 pour 1.000, ce qui ne peut certainement pas être attribué aux dangers réels du climat ; et, d'autre part, on ne trouvait pas, dans l'ensemble de l'Ile, cet entassement des habitants, cette absence d'égouts et d'eaux pures d'alimentation qui étaient caractéristiques de San Juan. D'ailleurs, il ne faut peut-être pas attribuer une trop grande valeur aux statistiques de la mortalité à Porto-Rico ; car, si les statisticiens administratifs sont souvent négligents un peu partout, il y avait là à Porto-Rico une question de mœurs, et chacun en prenait à son aise avec l'état civil. Les Américains ont imposé maintenant à la population un respect assez effectif des registres de l'état civil, et une soumission à peu près complète à une foule de règlementations sanitaires qu'ils affirment donner des résultats admirables. Il y avait du reste à lutter, non

pas seulement contre l'anémie (qui est surtout affaire d'alimentation et de climat), mais encore contre la tuberculose, et aussi contre la dysenterie et la malaria : deux maladies dont les progrès de l'hygiène et de la prophylaxie modernes permettent de limiter assez heureusement les ravages. On n'a plus à constater pour ainsi dire de fièvre jaune, et réellement, à cet égard, les médecins américains ont su organiser des procédés de lutte fort effectifs.

On a renforcé le système, douteux dans ses effets, des quarantaines contre le choléra, la variole, le typhus et beaucoup d'autres maladies ; puis on s'est mis à améliorer graduellement les conditions dans lesquelles les populations étaient alimentées en eau de boisson : celle-ci était empruntée le plus souvent à des citernes mal entretenues, ou à des puits plus ou moins contaminés, tout comme dans nos campagnes européennes, ou enfin aux torrents. Il y avait certainement à faire, surtout dans les petites agglomérations. C'est une question qui se présente partout, et il n'y a pas longtemps que, dans les milieux européens les plus avancés, on négligeait complètement ce côté de l'hygiène. En tout cas, Porto-Rico est assurément un pays très salubre ; et que ce soit pour les réformes déjà faites, ou pour d'autres raisons, nous ne sommes pas étonné d'y voir les taux de la mortalité ramenés maintenant aux environs de 23 pour 1.000.

IV. — Les étrangers y sont sûrs d'y trouver un milieu plaisant, une population accueillante ; à condition que, principalement dans leurs rapports avec ce qu'on appelle le peuple, ils ne montrent point de morgue, qu'ils sachent comprendre et respecter les usages locaux, qui ont presque toujours leur raison d'être. Ils y rencontreront une législation faite d'un mélange des lois espagnoles et

des lois américaines, une sauvegarde pour leur liberté individuelle, en même temps que de bonnes conditions pour les entreprises qu'ils seraient désireux de tenter. Nous avons indiqué d'un mot quelles belles situations se sont faites, du reste, par leur travail et leur esprit d'entreprise, les modestes originaires du Cap Corse qui sont venus à Porto-Rico pour y tenter fortune. Les étrangers trouveront également des établissements d'instruction multiples pour leurs enfants. Il y a à la fois les écoles communes, mettons primaires, puis les écoles supérieures, les écoles industrielles, les écoles agricoles et les écoles du soir; c'est peut-être même une exagération, que cette multiplication d'établissements d'enseignement. Des efforts sont naturellement faits par les Américains pour que l'enseignement se fasse de plus en plus en anglais. Et il est évident, si nous nous plaçons au point de vue pratique de ceux qui arrivent à Porto-Rico dans l'intention d'y tenter une entreprise quelconque, que la connaissance de la langue anglaise et de la langue espagnole s'impose. Sans doute beaucoup de Portoricains parlent le français, mais cela seulement dans les classes instruites. Et les deux autres langues sont indispensables pour la pratique courante du commerce et de l'industrie.

Nous allons voir et comment ces étrangers peuvent parvenir à Porto-Rico, et quelle situation économique ils y trouveront; comment la mise en valeur du pays a déjà été largement commencée, et comment elle peut se bien continuer.

CHAPITRE III

I. Les ports de Porto-Rico, leur manque d'entretien. Les taxes et droits divers frappant la navigation, la part des différents pavillons. Les services réguliers de navigation desservant l'île dans ses relations avec l'étranger. — II. Les voies de communication par terre et leur insuffisance ; les améliorations déjà réalisées et le projet général. Les chemins de fer : recettes, trafic et tarifs. Les câbles sous-marins, les télégraphes et les téléphones.

I. — Les pays que nous étudions ici étant tous insulaires, les ports y jouent forcément un rôle de premier ordre ; d'autant que souvent les voies de communications intérieures sont encore fort élémentaires, et que, par suite, ces ports sont grandement utilisés par les gens du pays pour leurs relations entre eux.

A Porto-Rico cependant, les ports n'abondent point : tout d'abord le littoral ne présente que peu d'indentations, et la côte est basse, ce qui ne fournit pas d'abris naturels aux navires ; aussi bien, allons-nous voir qu'on n'a pas fait grand'chose pour modifier la situation naturelle, même depuis cette occupation américaine qui devait tout révolutionner à cet égard. Toutefois, il faut citer San Juan, qui offre une magnifique baie naturelle aux navires ; à Ponce et à Guayama, on se trouve en présence de rades foraines qui sont pourtant très fréquentées. Le littoral, d'ailleurs, offre peu de ces récifs de toutes sortes qui rendent dangereux les abords de Cuba. Officiellement, on trouve 38 pieds d'eau à l'entrée du port de San Juan, puis 7 brasses à la bouée de direction, et 24 pieds le long du wharf aux charbons ; mais en fait les Américains ont cessé complètement les travaux de dragage que faisaient opérer

l'administration, pourtant peu active, de l'Espagne ; et aux dernières nouvelles que nous avons eues, on constatait la diminution des surfaces disponibles pour l'ancrage des navires et l'exhaussement des fonds du chenal. Il est vrai que de nombreux projets d'amélioration ont été dressés, notamment pour le port de Ponce (exactement La Playa), où l'on devait construire de magnifiques appontements. A Mayaguez, qui compte comme un des ports les plus intéressants de l'île, on trouve à l'entrée, protégée par une chaîne de rochers, une profondeur de 15 à 9 brasses ; mais ce n'est plus que de 3 à 5 brasses aux lieux d'ancrage ou le long des appontements. D'une manière générale, les ports sont peu aménagés pour abriter les cargaisons déchargées ou attendant au contraire l'embarquement, et il y aurait une entreprise utile et profitable à tenter, que d'installer dans les ports des entrepôts permettant de warranter, par exemple, les marchandises.

Les droits et taxes qu'il faut payer dans ces établissements maritimes quelque peu primitifs, sont trouvés élevés par ceux qui les fréquentent. A San Juan, l'entrée au wharf est de 3/4 cent ou de 1/4 cent, par tonneau brut de jauge, suivant qu'il s'agit de voiliers ou de vapeurs de plus de 200 tonnes. Le droit de déchargement en dehors du wharf est de 1/4 cent, par tonneau également. Les droits de pilotage sont de 1,25 dollars par pied de tirant pour les navires d'une certaine importance. A Mayaguez, comme taxes diverses, nous trouvons d'abord 2,50 dollars d'entrée, puis 3 dollars de visite de la douane pour les navires comportant une cargaison de marchandises soumise aux droits de douanes ; les droits de tonnage sont de 6 cents par tonneau de jauge, sans parler de menues taxes diverses. Le chargement se paye de 5 à 6 1/4 cents par

sac de café, par exemple, les débarquements ou embarquements se faisant par allèges ; il faudrait parler encore du pilotage, qui coûte le même prix qu'à San Juan.

Nous ne nous étendrons pas sur les frets à destination ou en provenance de Porto-Rico ; cependant nous remarquerons que le coût de transport entre Porto-Rico et les États-Unis est généralement de 50 pour 100 supérieur aux frets analogues entre Cuba et la Confédération. Un sac de farine reviendra par exemple à 30 cents de fret, bien que cette denrée donne lieu à un mouvement considérable en provenance des États-Unis.

Malgré tout, le mouvement de la navigation est fort important sur le littoral de l'Ile, parce que c'est une voie de transport qui s'impose dans les relations avec l'étranger, et que Porto-Rico recourt à celui-ci pour tous les produits industriels.

Les publications officielles relatives au commerce et à la navigation de l'Ile sont un peu en retard, à l'instar des publications européennes ; et nous ne pouvons guère donner que les statistiques de navigation se rapportant à 1906 ; en cette année, et rien que pour le trafic avec les États-Unis, ces entrées dans les différents ports du pays ont été de 242 navires, représentant ensemble plus de 320.000 tonneaux ; dans ce total, les voiliers comptent pour une proportion assez élevée, près de 70.000 tonneaux, sous la forme des grands schooners américains. Pour le trafic maritime avec les autres pays, nous voyons 217 vapeurs jaugeant ensemble 373.000 tonneaux et 134 voiliers d'une jauge de 14.000 t. seulement. Le pavillon anglais couvre 62.000 tonneaux, le pavillon espagnol plus de 112.000 (la grosse part en revient aux vapeurs des lignes régulières dont

nous allons parler); le pavillon français 59.000 tonneaux, avec 49 bateaux. Notons, d'autre part, près de 66.000 tonneaux pour le pavillon allemand et 9.000 environ pour l'Italie. Les bateaux espagnols font des escales nombreuses; les bateaux anglais et allemands apportent des marchandises diverses ou les emportent, notamment des produits à destination de la France.

Si nous jetons un coup d'œil sur les lignes de navigation régulières qui relient Porto-Rico aux pays européens, et aussi aux États-Unis, nous allons trouver presque tous les pavillons. On nous excusera de citer en première ligne la Compagnie générale transatlantique, qui a eu le grand tort de laisser échapper la clientèle fidèle qu'elle avait autrefois, notamment dans les nombreux Français habitant Porto-Rico. Ses bateaux sont fort lents, et elle a même mis en service des cargo-boats qui ne donnent pas suffisamment de confortable; à une époque où le luxe se répand partout. Les départs ont lieu une fois par mois, de Pauillac, à destination en réalité d'Haïti, en touchant à Saint-Thomas et San Juan de Porto-Rico, pour continuer plus loin. (Le point de départ nominal est le Hâvre, où s'embarquent surtout les marchandises). Ils reviennent en gagnant le Havre. Les prix de passage de Bordeaux à San Juan sont de 700 francs en première classe, première catégorie, et de 600 en deuxième, avec un tarif d'émigrants de 300 francs. Les prix sont les mêmes pour les ports de Mayaguez ou de Ponce, qui sont desservis par une ligne annexe avec transbordement à Saint-Thomas.

Les défauts de ce service français sont d'autant plus apparents, que la concurrence ne manque point dans les relations de l'Ile soit avec l'Europe, soit avec la Confé-

dération américaine, nouveau centre d'attraction de ces Espagnols d'hier. Naturellement, la Compañia Transatlantica n'a pas abandonné les relations qu'elle avait entretenues pendant si longtemps avec la colonie de la Péninsule, d'autant que, ainsi que cela était à prévoir, les droits de douanes énormes imposés par les États-Unis n'ont pas réussi à faire cesser toutes relations entre cette colonie et l'ancienne mère-patrie. Le service mensuel que nous avons vu desservir la Havane en se dirigeant sur Colon, fait également escale à San Juan de Puerto-Rico; ici les tarifs sont de 1.120, de 975 ou de 800 pestas, suivant la catégorie de première classe, puis de 650 en seconde, et de 550 en troisième. Le passage des émigrants s'abaisse au prix fort réduit de 200 piastres. Dans les relations régulières de l'Amérique du nord avec Porto-Rico, nous citerons les steamers directs, rapides et fort confortables qui partent de New-York et vont tantôt à San Juan, tantôt à Ponce; ce sont des bateaux tout à fait bien compris pour les climats chauds, et qui permettent de gagner facilement l'Ile en partant d'Europe par les lignes à grande vitesse, allemandes, françaises ou autres. Dans l'ensemble, le voyage n'est pas plus rapide que par les services directs, mais il est coupé fort agréablement par un arrêt à New-York. A citer également la Red Line, qui assure un service de New-York à Porto-Rico, continuant sur la Guayra, Porto Cabello, Curaçao et Maracaibo. Bien entendu, on peut faire des combinaisons entre les lignes dont nous avons parlé et les correspondances locales pour effectuer un voyage dans des conditions un peu différentes, et de façon indirecte, quand les dates concordent heureusement dans ce sens.

II. — La navigation locale, le cabotage a naturellement joué un rôle important jusqu'ici dans les relations commerciales des différentes parties de l'Ile entre elles ; et cela tout simplement parce que les routes étaient en fort mauvais état, souvent même faisaient complètement défaut ; et aucune voie ferrée ne pouvait les suppléer. Nous allons voir que cette situation est heureusement en train de se modifier à l'heure présente.

C'était la tradition espagnole en fait de routes, que de ne pas construire toujours de ponts, et surtout de les laisser effondrés et inserviables quand ils avaient été démolis par la violence des torrents. Ceux-ci, à la saison des pluies, se mettent brusquement à rouler des masses formidables d'eau ; et si l'on n'a pas su prendre techniquement ses précautions, culées et piles sont emportées et tout l'ouvrage s'écroule. En pareil cas, on n'avait que la ressource de chercher, de trouver et de passer un gué, ce qui n'était pas toujours sans danger et entraînait fréquemment des accidents ; ou bien, comme ces torrents en général ne prolongent pas leurs débordements, on s'installait sur la rive hors de la portée des eaux, et il suffisait généralement de quelques heures pour qu'on pût passer le lit à pied sec. Mais lors même qu'il n'y avait pas les ravages des torrents à craindre, on ne prenait nul souci de transformer en routes les pistes cavalières au moyen desquelles on atteignait le cœur du pays, les plantations de café dans l'altura ; et aussi les régions peu ou point encore cultivées, les forêts contenant une foule de bois précieux, qu'on laissait se mourir sur pied parce que leur transport eut coûté trop cher. Les chemins tracés ne faisaient guère l'objet d'aucun entretien. Quand on pouvait recourir aux charrois, ce n'était bien souvent qu'à

l'aide de charrettes à bœufs à deux roues, dont la charge est toujours faible, et dont par conséquent les transports reviennent finalement très cher. Et l'on avait pu dire avec une parfaite exactitude que la mise en valeur des nombreuses ressources de Porto-Rico ne pourrait intégralement se faire, que du jour où les voies de communication y seraient améliorées, et surtout étendues. Le fait est qu'au moment de la cessation de l'occupation espagnole, on rencontrait quelques routes militaires, puis une très bonne route qui traversait l'île de San Juan à Ponce ; mais c'était à peu près tout.

Aussi, quand les Américains prirent en main l'administration du pays, ce qu'on leur demanda tout d'abord, ce furent des routes, et de bonnes routes ; ils se sont attaqués à la tâche, eux qui n'ont pas su établir des routes dans la Confédération, ayant trouvé plus pratique de créer des voies ferrées (ce qui ne fait cependant pas double emploi). On sait le rôle que jouent partout les moyens de transport ; mais ici il fallait des voies de terre résistant au climat, aux pluies torrentielles ; et la rapidité avec laquelle les chemins peuvent se détériorer dans ces conditions est une excuse pour l'administration espagnole. Quoi qu'il en soit, on accorda immédiatement aux autorités militaires durant l'occupation, et avant l'établissement d'une administration locale, un crédit d'un million de dollars pour l'établissement de routes dans toutes les régions de l'Ile. Au début, on s'y prit assez peu heureusement, en ce sens qu'on dispersa les efforts, et qu'on établit des tronçons de côté et d'autre, mais sans créer des voies directes et complètes, permettant des transports sans rupture de charge. Malgré tout, dès 1902, on était fort aise de voir dans l'île quelque 370

kilomètres de bonne route ; et depuis les travaux se sont poursuivis méthodiquement, traçant de nouvelles voies, en mettant d'autres en bon état, construisant des ponts ou réédifiant des ouvrages qui demeuraient gisants à terre depuis des années. L'Assemblée élue de Porto-Rico s'est, comme de juste, montrée très favorable aux dépenses engagées pour les voies de terre; et en 1906, notamment, elle a voté l'émission par le Gouvernement insulaire d'obligations à concurrence de 5 millions de piastres, en vue de l'exécution du plan général qui a été dressé pour créer un réseau de routes dans l'Ile. Le plan qui est ainsi exécuté peu à peu (car l'émission des obligations ne se fait qu'au fur et à mesure des besoins) dotera l'Ile d'un bon réseau de routes la sillonnant dans le sens parallèle et dans le sens perpendiculaire à son grand axe. Le développement des routes empierrées atteint maintenant quelque 9.000 kilomètres ; et bientôt on pourra communiquer à peu près directement de Ponce à San Juan, par Barranquitas, sans faire le détour classique par Caguas; l'ancienne route reliant les deux grandes villes de l'Ile par Caguas et Cayey, lance maintenant des embranchements un peu de tous les côtés; Ponce communique par une bonne route avec Arecibo; Anguadilla sera bientôt relié à cette voie de communication, et sous peu aussi les communications se feront dans de bonnes conditions entre Ponce et Mayaguez.

Les communications par voie ferrée commencent également de s'améliorer dans l'Ile. Voici des années qu'une Compagnie française avait entamé l'exécution d'un réseau dont le développement devait être de quelque 500 kilomètres, en formant une ceinture à l'Ile, à peu de distance du littoral, et en évitant par suite, dans les meilleures

conditions, les difficultés du sol; toutefois, pareille voie ne devait jamais permettre d'établir des relations rapides entre les agglomérations se trouvant respectivement sur le littoral nord et le littoral sud, de part et d'autre de la chaîne de montagnes. La construction en fut très lente et fort coûteuse, bien que pourtant il s'agît uniquement d'une ligne à voie simple et étroite. Si bien qu'encore en 1890, on ne comptait que 85 kilomètres livrés à l'exploitation; et même à la fin de 1903, les 245 kilomètres construits ne se composaient que de tronçons isolés et peu susceptibles de rendre de réels services, à cause de leur isolement; c'est ainsi qu'on trouvait un tronçon entre San Juan et Arecibo et Cumuy; un autre entre Aguadilla et Mayaguez; puis un tronçon également entre Ponce et Mayaguez. On avait, en outre, construit une ligne de pénétration d'Anasco, sur la côte ouest, à Lares.

On peut dire que maintenant la ligne de ceinture est presque terminée, sauf dans la partie tout à fait orientale de l'Ile. Du reste, en même temps que se multipliaient les lignes particulières pour l'exploitation des sucreries et plantations de cannes, et qu'on établissait des tramways électriques à Ponce, à San Juan et ses faubourgs, on accordait des concessions pour de petites lignes ferrées, comme celles de Ponce à Coamo, de Humacao au port de cette localité, de Vega Alta à Dorado, de Mamayes à Naguabo, etc.

Pour ce qui est de la ligne principale dont nous avons parlé d'abord, elle offre bien des inconvénients, dont le moindre n'est pas qu'on laisse volontiers attendre les trains de voyageurs en faveur des trains de cannes, qui assurent le gros des recettes. D'autre part, quand la concession primitive a été accordée à une Compagnie fran-

çaise, le gouvernement espagnol avait suivi la méthode néfaste qui a fait fortune en France, de donner des subventions; mais cette subvention était basée sur le développement kilométrique de la ligne, si bien que les concessionnaires lui faisaient volontiers décrire des courbes qui ne s'imposaient point par l'intérêt technique. A un certain moment, ces concessionnaires ont dû accepter une diminution de la garantie, parce qu'ils avaient violé certaines clauses et qu'on les menaçait d'une annulation de leur concession. A l'heure présente, ce chemin de fer principal de Porto-Rico est aux mains de deux Compagnies différentes : la Compagnie primitive qui avait obtenu la concession, puis une autre qui est comme venue à son secours pour assurer l'exploitation et l'exécution complète du programme, arrêté parce que les fonds manquaient à la première entreprise. Cette nouvelle Compagnie, à laquelle on a donné habilement une allure et un nom américains, pour flatter les Américains, et aussi pour céder à l'américomanie qui sévit à Porto-Rico, s'est chargée de l'exploitation de tout le réseau, et fait des avances à la Compagnie concessionnaire, sous forme de fourniture de matériel roulant et de construction de tronçons nouveaux; en échange, elle reçoit l'intérêt de ses avances, et aussi une prime qui doit amortir la dette en 50 années. En fait, les sommes nécessaires à couvrir cette annuité d'intérêt et d'amortissement sont directement prises chaque semestre sur les recettes, avant tout autre prélèvement, et en étant assimilées à des dépenses d'exploitation. Les sommes restantes sont remises pour le service des obligations d'abord, et ensuite des actions, s'il se trouve des sommes disponibles. Actuellement, les obligations émises par la Compagnie concessionnaire

réclament annuellement 900.000 francs pour leur service.

Il est certain que ces lignes, maintenant qu'elles constituent un réseau, de ceinture sans doute, mais continu, sont appelées à voir monter leurs recettes, et, ce qui nous intéresse davantage ici, à rendre des services considérables au pays, à son industrie et à son commerce. Effectivement, encore en 1902, les recettes brutes du chemin de fer ne dépassaient guère 239.000 dollars; elles atteignaient 717.000 dollars en 1906, et il était fort satisfaisant de constater que le coefficient d'exploitation s'était abaissé de 83 à 65 pour cent. En 1907, les recettes ont été de 833.000 dollars, et elles ont compris 257.000 dollars pour le transport des voyageurs, 25.000 pour la grande vitesse et 522.000 pour les marchandises petite vitesse. Les dépenses ont été, durant cette même année, de 580.000 dollars, dont 124.000 au mouvement, 305.000 au matériel et à la traction, et 108.000 à la voie et aux travaux.

Il y a certainement encore des améliorations à introduire dans l'exploitation de ces voies ferrées. Non seulement pour la rapidité ou la fréquence des trains ; mais encore pour les tarifs appliqués, principalement en matière de marchandises. Tout récemment, ces tarifs ont été relevés, et bien des commerçants se sont plaints d'une mesure qu'ils ne considéraient point comme justifiée. Pour le transport des oranges de Yauco à Ponce, que nous prendrons comme exemple, sur une distance de 40 kilomètres à peu près, on payait jusqu'ici 4 cents pour une caisse pesant brut 41 kg. ; or, maintenant, on paye au moins 11 1/2 cents pour des expéditions par wagon complet, et 14 cents pour des expéditions moins importantes. Il semble que ces tarifs élevés sont fort mal compris au

point de vue des intérêts de la Compagnie même ; et en tout cas, les transports ne se font pas encore dans des conditions à aider suffisamment au développement du pays.

Avant d'en finir avec ces questions de communications, nous signalerons ce fait que Porto-Rico a à sa disposition des câbles sous-marins assez nombreux, et où les tarifs ne sont pas par trop élevés. Deux câbles relient l'Ile à la Jamaïque, en partant l'un de San Juan et l'autre de Ponce; San Juan est relié également avec Saint-Thomas et aussi avec Sainte-Croix, ce qui permet d'emprunter plusieurs voies différentes pour se mettre en relations avec l'Europe.

Pour ce qui est des télégraphes intérieurs, ils représentent un développement de plus de 1.100 kilomètres ; enfin les téléphones se sont répandus de tous les côtés, et le service dans les agglomérations urbaines est excellent.

CHAPITRE IV

I. Le commerce portoricain ; son développement et ses avatars successifs. La mauvaise influence de la législation douanière espagnole ; les tarifs américains et le libre-échange établi entre l'Ile et les États-Unis. La part des pays étrangers et la situation prédominante de la Confédération. Le commerce français et la réglementation douanière. — II. La monnaie hier et aujourd'hui ; la crise de transformation et l'amélioration de la situation. — III. Les banques et les sociétés financières.

I. — En parlant des ports tout à l'heure, nous avons montré comment les pavillons se partagent le mouvement maritime de l'île ; ce n'est pas tout à fait la même chose que la répartition du commerce entre les divers pays ;

nous allons le constater en jetant un coup d'œil sur les transactions commerciales ; bien entendu sous réserve de l'inexactitude forcée des statistiques commerciales, qui ne répondent pas toujours à la réalité du lieu d'origine de la marchandise.

En dépit des fortunes qui s'y sont faites, mais justement comme conséquence des difficultés des communications intérieures, et aussi de la rareté des capitaux qui laissaient sans concurrence les commerçants existants ; par suite de la base beaucoup trop étroite sur laquelle se faisait l'exploitation industrielle du pays ; il est certain que le commerce est demeuré dans l'enfance à Porto-Rico. Aussi bien, les conditions imposées jadis par la Métropole espagnole gênaient-elles considérablement le développement de ce commerce ; et s'il n'en est plus de même sous la domination américaine, ce n'est point que les Yankees aient apporté des conceptions économiques beaucoup plus larges (en soumettant l'Ile à leur tarif douanier démesuré) ; c'est tout simplement que l'immense territoire américain a été ouvert à Porto-Rico, qui se trouve englobé dans un énorme *Zollverein*, où, en fait, le libre-échange assure des avantages précieux et un nombre considérable de consommateurs. C'est du reste pour cela que, si le commerce s'est grandement développé, il a continué de se faire surtout dans un sens, vers un pays déterminé : autrefois, c'était l'Espagne et aussi Cuba ; maintenant c'est la Confédération américaine.

Encore en 1888, le mouvement commercial de Porto-Rico ne dépassait guère 14 millions de piastres aux importations et 13 millions aux exportations ; en 1897, les chiffres respectifs étaient de 17.858.000 et 18.574.000 piastres. Bien entendu, la première année de l'occupation militaire

par les États-Unis fut une année de crise, parce que les anciennes relations se rompaient, et qu'elles n'étaient point remplacées par d'autres ; à cela il faut ajouter le régime douanier provisoire auquel nous avons fait allusion, et qui laissait Porto-Rico totalement isolé des États-Unis. Peu de temps après, l'état de choses empirait, par suite de ce terrible cyclone de 1899 qui a semé tant de ruines dans l'Ile, et a fait disparaître complètement, pendant un certain temps, ces récoltes agricoles qui formaient la principale richesse du pays et le chapitre dominant des exportations. Si nous considérions les statistiques relatives à l'année 1897 ou 1898, nous y verrions, comme articles d'exportation, une quantité énorme de café, du sucre en moins grande abondance, puis du tabac, des mélasses, des peaux, des graisses, du maïs, des bois de teinture, des animaux sur pied ; en réalité, la liste ne s'est pas beaucoup modifiée, mais le café a cédé la place au sucre, le cyclone ayant ravagé les plantations de café, les fincas ; et aussi comme conséquence de ce fait que le grand consommateur des produits portoricains est la Confédération américaine, qu'elle réclame des sucres, alors qu'elle est incapable d'apprécier les exquis cafés portoricains, et que ces sucres trouvent ouverts devant eux le marché yankee, tandis que les cafés se heurtent aux droits de douanes des pays européens. Pour ce qui était des importations dans l'Ile, on y relevait surtout du bœuf salé et des viandes diverses, de la morue et du riz, des farines, des vins et des tissus ; aujourd'hui, nous rencontrerons en partie les mêmes articles ; mais la reprise de l'industrie sucrière a donné une vive impulsion au commerce des machines, et le luxe s'introduit dans les consommations, par suite du relèvement des salaires ; en

même temps que l'enthousiasme que l'on a su exciter en faveur des produits américains suscite des consommateurs pour ceux-ci.

Examinons les derniers exercices dont nous ayons les chiffres, en y notant les détails caractéristiques sur les articles qui constituent le commerce du pays, et sur les produits que prennent ou envoient les différentes contrées en relations avec Porto-Rico.

En 1904, le mouvement des échanges dans l'Ile a été de 12.685.000 dollars aux importations générales, et de 16.120.000 aux exportations générales ; dans cet ensemble, la part des États-Unis était respectivement de 10.727.000 et de 11.576.000. Pour l'année 1905, (nous entendons finissant à la mi-année 1905), les importations avaient atteint 16.536.000 dollars, dont 13.974.000 pour les États-Unis ; et les exportations 18.709.000 dollars dont 15.633.000 sur la Confédération américaine. Tout cela accuse une prépondérance écrasante du commerce américain, qui s'explique en grande partie par les conditions douanières, ou plus exactement la franchise dont jouissent les marchandises yankees ; nous retrouverons cette prépondérance dans les statistiques commerciales les plus récentes. Mais il faut dire aussi que ces relations de Porto-Rico avec la Confédération sont puissamment facilitées par le voisinage de la grande République. D'autre part, les progrès du commerce avec les pays douanièrement étrangers, et que nous allons voir se continuer dans les exercices ultérieurs, montrent que les commerçants des nations européennes ne doivent pas se décourager ; il y a place au moins pour certains de leurs articles, et il est des produits que les industriels américains ne peuvent point fournir dans les mêmes conditions

qu'eux. Aussi bien, la situation respective des divers pays varie d'une année à l'autre, ce qui prouve que les relations commerciales sont constamment sujettes à se modifier. En 1904 par exemple, aux importations, la première place appartenait, et de beaucoup, à l'Espagne (avec les Canaries) ; puis venait le Canada ; ensuite le Royaume-Uni de Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne. En 1905, l'Espagne avait perdu, le Canada se rapprochait curieusement d'elle, et la France devançait la Grande-Bretagne ; elle était suivie de tout près par le Vénézuéla, qui avait auparavant une place bien secondaire ; l'Angleterre perdait un peu, et l'Allemagne demeurait stationnaire. Aux exportations, la première place appartenait à la France en 1904, grâce au commerce si important des cafés ; puis Cuba venait très loin derrière notre pays, ensuite l'Espagne, l'Autriche, le Canada, l'Italie ; en 1905, Cuba a pris la place de la France et augmente considérablement ses exportations ; la France s'est trouvée derrière l'Espagne, et l'Autriche est tombée au dernier rang. Ce sont là des indications qui font comprendre combien la production à Porto-Rico est sujette aux à-coups, parce que l'activité du pays ne se disperse pas suffisamment. A noter au chapitre des exportations que, sur 2.140.000 dollars de café, les États-Unis n'avaient pris, en 1905, que pour 200.000 dollars de ce produit, alors qu'ils avaient reçu on peut dire toute l'exportation des sucres (pour 12 millions de dollars). Sur 2.600.000 dollars de tabacs, cigares et cigarettes, ils prenaient 2.568.000 dollars de ces produits.

Mais examinons d'un peu plus près les choses durant l'exercice 1906. Cette fois, le commerce général de l'île arrive au total imposant de 45.085.000 dollars, ce qui accuse une augmentation de près de 10 millions de dollars

sur l'exercice précédent ; on constate une progression continuelle et de bon augure dans le mouvement des échanges de cette intéressante Ile. Dans cet ensemble, la part des importations est de 21.827.000 dollars, et celle des exportations de 23.257.000 dollars. (Nous ne nous préoccupons point de la fameuse question de la balance du commerce, qui n'a aucune importance réelle au point de vue économique, étant donné que les échanges doivent s'équilibrer dans leur masse). Nous retrouverons, pour cet exercice, l'expansion constante des relations de Porto-Rico avec la Confédération, à l'abri du tarif douanier commun ; ce tarif Dingley qui arrête autant qu'il le peut l'introduction des marchandises étrangères, et gêne l'exportation des produits indigènes, aux dépens, comme de juste, des consommateurs locaux. Durant cet exercice, les importations en provenance des États-Unis ont crû de plus de 3 millions 1/2 de dollars, tandis que les importations de tous les autres pays n'ont augmenté que de quelques dizaines de mille dollars. Toutefois, il faut noter qu'on introduit à Porto-Rico, sous étiquette apparente de provenance américaine, des produits artificiellement nationalisés, qui sont bel et bien des marchandises étrangères introduites aux États-Unis et réexpédiées, ne faisant que transiter : et cela pour près de 600.000 dollars. Quoi qu'il en soit, les statistiques brutes donnent 19.142.000 dollars comme importations américaines. Aux exportations, la part de la Confédération est de 19 millions environ.

Si nous détaillons quelque peu les importations des produits nécessaires à la vie de l'Ile, nous y trouvons pour près de 3 millions 1/2 de dollars de riz, qui vient presque exclusivement des États-Unis, le goût des habitants étant fait à ce riz. Pour les céréales, qui représentent une valeur

de 1.400.000 dollars, elles sont fournies uniquement par les États-Unis, et cela s'explique par le bas prix auquel elles peuvent être vendues. Comme viandes, conserves et produits de laiterie, la part de la Confédération est de 1.800.000 dollars, contre 210.000 dollars pour tous les autres pays. Les conserves de poissons se partagent également entre ces deux provenances, 515.000 dollars à peu près pour chacune. Les conserves jouent encore un rôle considérable dans l'alimentation de l'Ile. Les légumes et les liqueurs ou spiritueux, les vins et les bières viennent principalement des États-Unis; mais les pays étrangers tiennent une place sérieuse dans ce commerce. Sur les 2.600.000 dollars de cotonnades que consomme Porto-Rico, la Confédération en fournit plus de 2.400.000, en livrant à la consommation des étoffes légères et très bon marché, comme ne savent pas en faire nos industriels français en particulier ; pour les autres tissus, les États-Unis occupent également la première place ; toutefois, ils laissent une certaine part aux autres contrées. Ils introduisent pour plus de 440.000 dollars de cuirs, contre quelque 100.000 dollars en provenance des pays étrangers, et dans une contrée où le bétail abonde. La houille, dont on fait peu usage (le chauffage domestique pour la cuisine se faisant principalement au charbon de bois, à cause de la chaleur), provient uniquement de l'Amérique du Nord. De même pour les véhicules divers. Pour les fers et aciers, la part de la Confédération est de 3.240.000 dollars contre 260.000 à peine pour les autres producteurs. Ajoutons que l'Ile introduit pour un peu plus de 300.000 dollars de savons, plus de 200.000 de papier, 930.000 de bois et produits de bois.

A l'heure actuelle, et en nous reportant aux statistiques

les plus récentes, les nations importatrices (en dehors de la Confédération) se classent comme suit : en première ligne, l'Espagne avec une valeur de 750.000 dollars ; puis le Canada avec 634.000, la France avec 556.000, la Grande-Bretagne avec 317.000 ; signalons encore les 251.000 dollars d'importations de l'Allemagne, les 152.000 de l'Inde Britannique, les 99.000 de la Hollande, les 70.000 de l'Italie, et aussi les 102.000 de l'Uruguay.

Pendant l'exercice que nous considérons (1907), les importations totales ont été de plus de 26 millions de dollars, et les exportations de 23 millions à peu près. Nous devons dire que l'accroissement des importations porte principalement sur le matériel des sucreries, des tramways, des chemins de fer et le matériel électrique ; mais aussi sur les articles alimentaires, les cotonnades et les matériaux de construction.

Pour ce qui est particulièrement du commerce français, sur lequel nous croyons légitime d'insister quelque peu, il est certain que le mouvement de nos importations progresse plus par la force des choses que par les efforts de nos industriels et commerçants ; les commandes ne se font guère que par le canal des commissionnaires, et l'on ne vient pas solliciter ces commandes directement dans l'Ile. Il y aurait certainement place pour des agents réguliers recueillant les commandes sur place même, et faisant des offres habiles. Pour les engrais chimiques, par exemple (dont l'emploi va s'imposer de plus en plus, surtout étant donnés les progrès de l'instruction technique agricole), on ne se heurte pas à une barrière douanière, puisqu'ils sont admis en franchise. Pour les produits chimiques et pharmaceutiques, sans doute il y a à payer une *renta interna*, une taxe d'accise pour ainsi dire, qui majore encore le

poids des droits de douanes ; mais nos produits sont appréciés et demandés, en dépit de la mode qui fait admirer de confiance les substances, pilules, petits flacons arrivant de New-York. Nos chocolats pourraient se vendre bien davantage ; quant à notre parfumerie, elle est seule appréciée, au moins par les gens dans l'aisance. Le vin n'est point de consommation courante, les intermédiaires en majorent par trop le prix, et ils rencontrent une concurrence terrible dans les vins de Californie. Seules les marques de champagnes se vendent, parce qu'on tient à ne consommer qu'un champagne dont l'étiquette par elle-même fasse bel effet. Pour ce qui est enfin des machines, particulièrement du matériel de sucrerie, avant l'occupation américaine, elles étaient fournies entièrement par nos usines et par les maisons d'Angleterre. Mais maintenant on se fournit en grande partie aux États-Unis, et les nombreuses centrales qui se sont fondées un peu de tous les côtés pour profiter de l'immense marché ouvert librement aux sucres portoricains, se sont procuré leur matériel dans la Confédération : il faut faire exception pour les deux grandes sucreries qui se sont fondées assez récemment dans l'Ile avec des fonds français, et qui ont acheté leurs machines, sauf peut-être leurs moulins à cylindres pour broyer la canne, dans des usines également françaises.

Jetons maintenant un coup d'œil sur les exportations. Pour le sucre, qui mérite actuellement la première place, nous trouvons une valeur de 14.184.000 dollars, correspondant à 205.000 tonnes ; c'est ensuite plus de 26 millions de livres de café, valant bien près de 3 millions 1/2 de dollars. Les cigares et les tabacs en feuilles ont représenté plus de 3 millions 1/2 de dollars ; nous verrons que c'est là

une industrie qui se développe de jour en jour, et naturellement surtout pour l'exportation. Le commerce des mélasses atteint une valeur de près de 600.000 dollars ; l'exportation des fruits s'élève à un demi-million, et est certainement appelée à prendre une importance de jour en jour croissante. Les bestiaux et les chevaux s'exportent pour plus de 170.000 dollars ; la fabrication des chapeaux, chapeaux genre Panama, qui progresse beaucoup, expédie à l'étranger pour 120.000 dollars de ses produits. Si nous examinons la destination des principales exportations, nous voyons que les États-Unis, prennent tout le sucre, et ne laissent aux pays étrangers que moins de 100.000 dollars de cigares ou tabacs en feuilles ; ils reçoivent tous les fruits, dont ils sont si grands consommateurs, et qu'ils peuvent voir arriver facilement chez eux en bon état ; sur les 550.000 dollars de mélasses exportées dans l'ensemble, ils ne prennent que 345.000 dollars. Les autres pays ne reçoivent encore que pour quelques milliers de dollars de ces chapeaux excellents que fabriquent maintenant les Portoricains, comme nous l'avons dit. Les pays autres que la Confédération prennent à peu près tout le café, tout le bétail, un peu de bois, de cuirs, de maïs. Les principaux pays importateurs après la Confédération sont actuellement l'Ile de Cuba, pour près de 1.600.000 dollars, l'Espagne pour 815.000, la France pour 639.000, l'Autriche-Hongrie pour 280.000, l'Italie pour 210.000, le Canada pour 166.000, l'Allemagne pour 136.000, l'Angleterre pour la même valeur sensiblement. Des pays voisins comme les Antilles danoises, Saint-Domingue, les Antilles hollandaises, et surtout les Antilles françaises ou Haïti, n'ont que des relations tout à fait intimes avec Porto-Rico.

Nous avons parlé à plusieurs reprises de la situation toute particulière dans laquelle se trouve celui-ci vis-à-vis des États-Unis, par suite des conditions douanières qui régissent ses rapports avec la Confédération : ce sont maintenant des relations sur le pied d'égalité ; mais il est nécessaire d'indiquer par quelles phases on est passé pour arriver à cette situation, et aussi quel régime rencontrent les importations étrangères dans l'île. Ce qu'on a appelé le *Foraker Act*, qui est devenu loi en avril 1900, avait étendu le tarif Dingley à Porto-Rico : c'est-à-dire que toutes les marchandises étrangères pénétrant dans l'Ile devaient payer les mêmes droits qu'en entrant dans le territoire continental de l'Union ; il avait été spécifié que les marchandises originaires des États-Unis ne payeraient que 15 pour 100 de ces droits à leur entrée à Porto-Rico, et qu'il en serait de même des produits d'origine portoricaine entrant aux États-Unis (sauf certaines exceptions que nous n'avons pas besoin d'indiquer nommément). Tout naturellement, cela n'avait pas satisfait pleinement les Portoricains : ce n'était pas précisément qu'ils réclamassent ce quasi libre-échange qui était leur désidératum sous l'occupation espagnole, ils étaient tout disposés à faire litière des principes, pourvu qu'on leur accordât la libre entrée aux États-Unis ; quitte à ce que la mesure fût réciproque, et que les marchandises américaines leur arrivassent à meilleur marché, grâce à la suppression pour elles des droits d'entrée. Dans la conception de l'Acte Foraker, les Américains avaient été dirigés par le désir de s'assurer un marché privilégié, mais en prenant des précautions pour que telle ou telle catégorie de producteurs américains ne pût souffrir de la concurrence de produits analogues aux leurs venant en franchise de Porto-Rico.

Au reste, on avait coloré cette disposition d'intentions bienveillantes : il était entendu que ce tarif douanier, qui jouait partiellement même dans les relations entre Porto-Rico et sa nouvelle Métropole, n'était imaginé que pour donner des ressources au petit pays dont l'indépendance politique (relative) était la conséquence de l'intervention des États-Unis. Et on devait le supprimer dès qu'un gouvernement local sagement constitué serait en état de fonctionner dans l'Ile.

En juillet 1901, on est arrivé à cette suppression : on y a été incité par le mécontentement qui régnait parmi les Portoricains, désireux avant tout de tirer parti commercialement de leur annexion aux États-Unis. La suppression fut faite avec l'habileté politique que les Américains savent souvent mettre dans leurs actes : en effet, non seulement la liberté absolue des relations s'établissait entre les États-Unis et leur Territoire « non contigu », pour employer le terme ambigu devenu classique dans les publications yankees ; mais encore la Confédération faisait verser au fonds de réserve de l'Ile tous les droits qui avaient été perçus depuis l'Acte Foraker sur les marchandises en provenance de Porto-Rico, à leur entrée dans l'Union. (Nous avons vu que ce cadeau a permis à l'Ile de supprimer sa dette générale). Les Portoricains ont donc été assimilés aux Américains au point de vue douanier, tout en ne disposant pas de représentants au Congrès. Le libre-échange règne entre l'Ile et la Confédération, avec tous ses avantages ; le sucre entre librement sur le sol de la Confédération, où la consommation le demande à grands cris ; et c'est ce qui a poussé à ce développement extraordinaire de l'industrie sucrière que nous allons constater tout à l'heure. Il est vrai que, pour le café, la situation est

inverse : point de clientèle aux États-Unis, et les taxes douanières du Tarif Dingley réagissent de façon à faire perdre à Porto-Rico le débouché étranger. Il est fort à craindre que cette influence artificielle de la législation douanière, ne pousse les Portoricains dans la voie d'une monoculture.

En somme, les relations de la France et de Porto-Rico (celles qui nous intéressent le plus ici) sont réglées exactement de la même manière que les relations entre notre pays et la Confédération américaine. On y a étendu le fameux arrangement de 1902, spécifiant l'application de taxes réduites du tarif Dingley à une série de marchandises, comme les vins non mousseux, les eaux-de-vie, les fruits, les bois, les houblons, etc. Et la France a accordé le bénéfice de son tarif minimum, aux produits portoricains similaires des produits américains proprement dits qui ont le bénéfice de ce tarif.

II. — De plus en plus, le milieu portoricain s'assimilera au milieu américain au point de vue des affaires commerciales, sous l'influence des relations suivies qui existent et ne feront que se développer ; et aussi par suite du désir des habitants de s'américaniser. Pour ce qui est de la monnaie en particulier, la chose est complètement faite à l'heure actuelle ; et si l'on compte encore de temps à autre en piastres, on entend, non plus la piastre espagnole de jadis au change variable, mais la piastre qui a donné son origine au dollar américain, c'est-à-dire en fait ce dollar : mot que la langue espagnole de Porto-Rico adopte de plus en plus. Cette question monétaire n'a pas du reste été sans amener une crise assez sérieuse dans l'Ile, au moment où l'on a réalisé l'assimilation et assaini la circulation monétaire. La piastre primitive, le peso, la monnaie

d'argent qui était seule employée, a été brusquement assimilée au dollar des États-Unis, en dépit de son infériorité de valeur. Étant donnée la perte au change de cette monnaie d'argent, cela a naturellement amené une élévation brusque de plus de 66 pour 100 sur la valeur générale des choses, au détriment des revenus fixes, qui avaient déjà eu à souffrir d'une hausse de 50 pour 100 environ dans les prix durant la fin de l'occupation espagnole. Les salaires ont augmenté en conséquence, mais non point sans qu'il se soit produit des grèves qui ont été fort pernicieuses pour le pays ; les terrains et les loyers se sont mis à monter dans des proportions considérables. Si nous en avions eu le loisir, nous eussions montré que déjà, antérieurement, l'Ile avait souffert à maintes reprises soit de modifications dans sa circulation monétaire, soit de la monnaie même dont elle faisait usage. Les vieilles monnaies en circulation ont été reprises peu à peu par le Trésor à 60 pour 100 de leur valeur nominale.

III. — Nous avons dit que le commerce se fait encore d'une façon un peu primitive, que les capitaux ne se présentaient pas en abondance suffisante ; cela tenait à ce que les établissements bancaires faisaient quelque peu défaut dans l'Ile. Cette situation se modifie graduellement de façon heureuse. Il existe dans la capitale de l'Ile deux banques principales, la Banque Espagnole et la Banque Territoriale et Agricole ; auxquelles il faut ajouter la Banque Populaire, qui est comme une sorte de Caisse d'épargne. La fondation de la première remonte à 1890 ; elle a commencé avec un capital de 1.500.000 piastres, partiellement versé. Cette banque est devenue du reste la Banque de Porto-Rico, en prenant un titre moins désagréable aux oreilles portoricaines ou américaines ; elle a modifié éga-

lement ses statuts pour les mettre d'accord avec la législation générale américaine, qui s'applique aux sociétés sur le sol de l'Ile. La Banque en question est autorisée à émettre des billets jusqu'à concurrence de trois fois le montant de son capital effectivement versé (qui a été converti en monnaie américaine sur la base du 60 pour 100) ; on a prévu qu'elle pouvait augmenter sa circulation jusqu'à 3.600.000 dollars, ce qui correspond presque à toute la circulation de monnaie dans l'Ile. La Banque Territoriale et agricole a été fondée en 1894, avec un capital de 2.400.000 piastres. Pour la Banque Populaire, elle fait des prêts de peu d'importance sur signature ou hypothèque, à intérêt de 12 pour 100; elle reçoit des dépôts à 6 pour 100. A signaler comme fonctionnant fort bien à Ponce le Credito y Ahorro Ponceño, qui reçoit lui aussi des dépôts. A Mayaguez existe un établissement qui est presque uniquement une Caisse d'épargne; nous trouvons des établissements un peu analogues à Sabana Grande et à San German.

D'une manière générale, les capitaux arrivent de plus en plus à Porto-Rico ; on voit l'intérêt descendre, ce qui est un bon signe; et naturellement les profits exceptionnels qui y ont constitué de grosses fortunes vont être maintenant choses du passé : ce qui n'empêchera point les gens actifs d'y trouver un champ utile pour leur activité.

CHAPITRE V

I. La fertilité du sol et ses richesses naturelles ; les cultures principales. Le sucre et le développement actuel de sa production ; la transformation des centrales, les capitaux français et autres. Le coût de production du sucre. — II. Le café portoricain ; son excellence et ses qualités exceptionnelles, la crise et ses causes. — III. Le tabac, plantations et manufactures. Les forêts, et les bois. Les fruits et leur exportation. Les cultures diverses. L'élevage.

I. — Porto-Rico, sans valoir peut-être Cuba, constitue un pays très fertile, au climat particulièrement heureux, au sous-sol très riche (autant qu'on en peut juger dès maintenant) ; et ses richesses naturelles sont assez variées et importantes pour lui assurer un avenir encore plus brillant que n'a été son passé. Nous allons voir que jusqu'à présent c'est surtout des richesses végétales, et aussi animales, que l'on a tiré parti ; et le sucre, le café, le tabac et l'élevage vont tenir la grande place dans ce chapitre, comme on pouvait déjà le pressentir par l'examen des chiffres que nous avons fournis sur le commerce d'exportation de l'Ile. Si nous recherchions du reste comment se répartissent les terres de l'Ile, nous trouverions plus de 180.000 hectares en cultures diverses, puis près de 500.000 hectares en pâturages, 66.000 environ de bois ou forêts, et 55.000 hectares en terres en friche ; nous devons ajouter que ces chiffres ont été malheureusement modifiés sensiblement par le terrible cyclone de 1899, et sans qu'on ait des données exactes à ce sujet : sur bien des points, les terres ont été complètement balayées, ne laissant que le roc nu à la place de plantations florissantes.

A tout seigneur, tout honneur : et comme le sucre a supplanté en bonne partie le café, que c'est lui qui tient la première place dans les exportations du pays, que c'est par lui que s'est établi le lien le plus solide entre Porto-Rico et les États-Unis ; on nous permettra d'en parler d'abord. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que la Conférence de Bruxelles, en abolissant les primes à l'exportation dont bénéficiaient les producteurs des sucres de betterave, a rendu bien plus facile la situation des producteurs de sucres coloniaux ; aussi bien, les sucres portoricains sont avantagés même vis-à-vis des sucres de Cuba, puisque ceux-ci sont légèrement frappés d'un droit à leur entrée aux États-Unis, tandis que les autres jouissent de la franchise absolue. On pourrait ajouter encore que la production à Porto-Rico trouve, au moins jusqu'à présent, et tant que les syndicats ouvriers ne deviendront pas trop exigeants, de la main-d'œuvre à un taux qui lui permet de vendre à meilleur marché que le planteur cubain. Il est bien certain que cette question de la lutte sur le marché américain, fait que les Portoricains se soucient fort peu de voir Cuba annexée complètement à la Confédération. Les Américains n'ont pas été sans faire sonner bien haut, notamment au Congrès, le cadeau qu'ils font aux Portoricains, en exemptant leurs sucres des droits de douanes; mais ils semblent oublier que ces sucres leur arrivent ainsi à bien meilleur marché, au grand avantage des consommateurs de sucre des États-Unis (conséquence normale du libre-échange, ou de la franchise de droits partielle).

Nous pouvons donner quelques chiffres rapides qui montreront les oscillations caractéristiques de la culture de la canne et de la production du sucre à Porto-Rico ; cette

production s'étant d'abord beaucoup développée jusque vers 1880, pour diminuer ensuite, et reprenant à l'heure présente pour les motifs que nous avons indiqués. Vers 1850, la production du sucre dans l'Ile atteignait 112 millions de livres ; elle accusait une étrange progression par rapport au commencement du siècle, où l'Ile donnait en tout 180.000 livres ; il est vrai qu'à cette époque, la consommation du sucre était bien faible partout. En 1870, on arrivait à produire à Porto-Rico plus de 190 millions de livres de sucre (livres espagnoles que nous verrons identiques à la livre anglaise). A ce moment, la valeur de la récolte était considérable, représentant près de 5.800.000 piastres. Dans la décade suivante, la production augmentait encore jusqu'à arriver à 221 millions de livres ; mais les prix baissaient beaucoup, puisque cette récolte ne valait pas plus de 3 millions de piastres ; et ce fut une des raisons pour lesquelles on commença d'abandonner la culture de la canne à Porto-Rico. Ensuite la récolte diminua formidablement, ce qui était logique, et elle tomba notamment à moins de 127 millions de livres en 1897.

Depuis lors une évolution en sens contraire s'est faite : une multitude de terres ont été livrées ou relivrées à la culture de la canne, et la production proprement dite du sucre s'est améliorée, grâce au mouvement qui a poussé vers la création de grandes centrales, achetant la récolte d'une multitude de propriétaires et la traitant, en dehors des plantations qu'elles peuvent avoir pour leur propre compte sur terres louées ou achetées ; de la sorte, on fabrique en grand, et l'on peut par conséquent adopter de meilleures méthodes, arriver à des rendements supérieurs. Nous donnerons quelques détails sur certaines des grandes sucreries qui se sont fondées dans ces conditions.

Toujours est-il que la quantité de sucre produite a augmenté de façon remarquable. En 1905, on annonçait que cette production s'élèverait à 116.000 tonnes; et on prévoyait que la récolte suivante devait fournir 150.000 tonnes, c'était dire que le sucre assurait aux populations de Porto-Rico une recette de quelque 13 millions de dollars. Et cela, sans tenir compte de la valeur des mélasses exportées, ni de celles qui restent dans le pays pour la fabrication du rhum. Tout naturellement, cette augmentation de la productivité d'une des industries agricoles de l'Ile était pour profiter plus ou moins directement à tout le monde. Ce qui n'empêchait pas une bonne partie des bénéfices industriels directs des usines traitant la canne, d'aller dans les pays étrangers : les capitaux assurant l'exploitation des sucreries étant fournis en grande partie par des étrangers, ou appartenant à des capitalistes qui pratiquent l'absentéisme, et qui vivent largement au-dehors des revenus que leur donnent les sucreries où ils ont des intérêts. Nous n'avons pas l'intention de déterminer exactement le rendement de la culture de la canne à sucre ; tout au plus, en nous appuyant sur de bons documents, indiquerons-nous que la culture se fait de préférence dans un sol sablonneux et meuble, principalement dans les plaines bordant la côte, où l'eau ne fait pas défaut. Dans ces conditions, il faut procéder à trois labours, creuser des fossés, planter les boutures de canne, sarcler et nettoyer la terre quatre fois, et enlever les feuilles sèches aux plantes. Tout cela entraîne une dépense de 25 dollars, pour l'étendue qu'on appelle une *cuerda* espagnole, unité qui correspond à un peu plus d'un are anglais, autrement dit à peu près 0,45 hectare. Si le sol est dur, il faut quatre labours ; et naturellement tout revient plus cher dans les divers tra-

vaux culturaux. Nous devons ajouter que la coupe des cannes sur une cuerda se paye 2,40 dollars ; d'autre part, le prix de fabrication d'un boucaut de sucre est de 6 dollars, ce boucaut pesant 1.200 livres. Durant la dernière campagne dont nous possédions la statistique, l'exportation de sucre a été de 410 millions de livres ; les États-Unis n'auront pas de peine à en absorber bien davantage, puisque leur consommation actuelle est évaluée à au moins 3 millions de tonnes ! On n'est pas arrivé encore à dépasser de beaucoup 255.000 tonnes pour la production totale de Porto-Rico, y compris ce que les habitants de l'Ile consomment de sucre non raffiné.

On ne peut manquer d'accroître très vite cette production dans de grandes proportions. Tout d'abord, on est convaincu que cette industrie du sucre peut assurer des bénéfices considérables à ceux qui y engagent des fonds ; on tient cela pour sûr et lucratif, au moins autant qu'on installe l'usine à sucre avec un outillage perfectionné. Il faut ajouter : « si l'on sait se mettre à l'abri des mécomptes qui atteignent inévitablement les nouveaux venus dans le pays, en s'entourant des conseils de gens déjà au courant des usages, et connaissant la valeur des terres diverses que l'on peut consacrer à la culture de la canne ».

De grands efforts sont faits à Porto-Rico pour profiter de ce marché américain, qui est tout disposé à accueillir les sucres portoricains, si abondants qu'ils soient. C'est ainsi que les capitaux français ont monté une Compagnie des sucreries de Porto-Rico, qui malheureusement a rencontré des mécomptes assez cruels, alors pourtant qu'elle avait introduit la méthode, fort intéressante au point de vue technique, du traitement par diffusion. Tandis que les Centrales, ou plus exactement les anciennes haciendas,

modifiaient leur installation et achetaient du matériel perfectionné, des usines considérables se sont montées de toutes pièces, en adoptant elles aussi naturellement un matériel des plus modernes, et se sont mises à produire des quantités énormes de sucre. Tel est le cas pour la Centrale d'Aguirre, ou pour celle de Guanica, qui a été montée avec des capitaux américains et de la façon la plus remarquable. Le chemin de fer a permis à ces usines de recevoir les cannes dans de très bonnes conditions, et d'arriver à produire des 20.000 tonnes de sucre et plus dans une année. Des défrichements et des déboisements même se poursuivent coûteusement pour consacrer des terres à la culture de la canne; deux centrales ont été construites en 1906, et trois autres commencées ; des plans ont été dressés pour deux nouvelles usines, qui devaient s'élever dans le courant de 1908. Souhaitons que rien ne vienne montrer aux Portoricains qu'il est bon de ne pas se consacrer uniquement à une culture et à une industrie.

II. — Le fait est que, au fur et à mesure qu'ils s'enthousiasmaient pour le sucre, ils ont abandonné de plus en plus le café : forcés en partie à cela, il est vrai, par la situation tout artificielle que crée toujours la législation protectionniste. Il faut dire aussi que la situation admirable de l'industrie culturale du café, il y a un certain temps, a contribué à amener la crise qui sévit aujourd'hui. Les Fincas ou plantations de café, dans l'altura, ont rapporté des sommes considérables à ceux qui les avaient créées et les exploitaient (c'étaient souvent des Corses) ; mais fréquemment les gens qui gagnaient si largement leur vie se livraient à des dépenses exagérées, et ne ménageaient nullement l'avenir, En outre, la culture du café exige des

avances, en ce sens qu'une plantation n'est en rapport qu'au bout de plusieurs années, et est sujette à des aléas très marqués ; il faut donc des avances pour l'établissement de la plantation, et aussi pour parer à ces aléas divers. Et fréquemment les propriétaires apparents ne sont que des sortes de fermiers, ayant emprunté sur hypothèques pour toute la valeur de leur propriété, et à 12 pour 100 d'intérêt !

Nous ne reviendrons pas sur les pertes et dévastations causées par le cyclone de 1899, principalement dans le monde des producteurs de café, et à la suite duquel la production est tombée au cinquième de ce qu'elle était ordinairement. Les Américains en ont profité pour acheter des terres à très bon compte. Ce qui est assuré, c'est que le café Portoricain est excellent, et qu'il se présente sur les marchés européens (quand il peut les atteindre) dans les conditions les plus favorables, à cause de sa beauté et du traitement, du nettoyage soignés qu'on lui fait subir avant expédition. Les planteurs ne payent pas la main-d'œuvre trop cher, puisqu'ils peuvent aisément se procurer des travailleurs moyennant 25 à 35 cents par jour parfois, et tout au plus pour 35 à 50 cents. Cuba, l'Espagne, la France et l'Autriche sont parmi les pays qui apprécient le plus ce café. Notons que le prix de revient d'un quintal de café, prêt à être vendu, ne dépasse guère 6 à 7 dollars. Vers 1850, la récolte n'atteignait pas 12 millions de livres, mais elle a pu s'élever à près de 52 millions de livres en 1897. On est étrangement maintenant au-dessous de ces chiffres.

III — Si les Portoricains abandonnent peut-être par trop la culture de cet excellent café que peut donner le sol, ils se sont lancés dans une autre culture qui paraît convenir

parfaitement à celui-ci, et dont les produits trouvent des marchés faciles. Nous voulons parler du tabac. Il n'est pas probable que, à ce point de vue, Porto-Rico ait jamais une réputation comparable à celle de Cuba ; néanmoins, climat et sol y sont favorables à la plante. Il faut dire aussi que des procédés savants de culture ont été introduits, comme la culture sous toiles, qui coûte sans doute fort cher, mais donne des produits excellents. Cette culture et l'industrie qui la complètent ont beau être d'introduction toute récente à Porto-Rico, c'est par bien près de 800.000 dollars que s'évalue actuellement l'exportation des tabacs plus ou moins manufacturés, rien que sur les États-Unis ; et l'exportation des cigares dépasse 3 millions de dollars. Cette industrie est d'autant plus intéressante que la transformation des feuilles en cigares et en cigarettes donne de l'occupation à une foule de gens, et constitue une industrie proprement dite, dans ce pays où l'agriculture est demeurée presque la seule occupation de la population.

Le développement de la culture et du traitement du tabac dans l'Ile est dû en grande partie à une puissante Compagnie, qui s'y est créée principalement avec des capitaux américains, sous l'inspiration du Trust du Tabac des États-Unis, et sous un nom à peu près identique. Mais trois autres Compagnies ont été formées, qui se livrent également à la culture et à la manufacture du tabac ; précisément à cause de leurs proportions et des capitaux dont elles disposent, elles peuvent pratiquer cette industrie dans d'excellentes conditions, qui promettent de gros bénéfices et livrent au consommateur de bons produits. Ces entreprises ont eu pour effet de doubler rapidement le prix des terres affectées au tabac, et aussi de faire con-

sacrer à ce genre de plantation des terrains qui avaient été considérés jusqu'ici comme sans utilisation possible.

Nous avons déjà dit que l'Ile est fort riche en bois de toutes sortes, aussi bien en excellents bois de construction qu'en précieux bois de teinture. D'une manière générale, on ne les a guère utilisés, tout simplement parce que les voies de communication manquaient, et que le coût des transports eût dépassé de beaucoup la valeur des produits. Mais il y a toutes raisons de penser que les routes nouvelles que l'on est en train d'établir, donneront de l'activité à l'exploitation de ces richesses forestières. Aussi bien, il se fait une consommation énorme de charbon de bois dans l'Ile, et les charbonniers n'ont pas été sans dévaster quelque peu les forêts, partout où ils pouvaient les atteindre en demeurant en relations assez faciles avec les centres susceptibles de leur acheter le charbon.

Les fruits abondent à Porto-Rico, fruits excellents et qui poussent sans culture, au moins quand il ne s'agit pas de les produire pour une clientèle d'exportation qui réclame une qualité régulière et des quantités considérables arrivant économiquement par grosses expéditions. Nous pouvons parler de la banane, ou plus exactement des bananes, que viennent, ici aussi, chercher les Compagnies spéciales américaines. Puis ce sont les citrons : ceux-ci font l'objet dès maintenant de plantations importantes, qui trouvent à écouler leurs produits dans d'excellentes conditions sur le marché de New-York ; des milliers d'hectares sont consacrés à ces plantations de citronniers, qui sont encore bien loin d'avoir pris leur plein développement, et de rendre ce qu'on est en droit d'en attendre. Ce sont surtout des capitaux américains qui ont servi à les créer ; auparavant, les citrons exportés étaient fournis uniquement

par les arbres sauvages ou du moins non cultivés, et à coup sûr non fumés, qui se trouvent dans les régions montueuses, du côté de Ponce, d'Aguadilla et de Mayaguez. Pour les oranges, on commence à arriver à des résultats fort intéressants : le fait est que les expéditions atteignent au moins 250.000 caisses à l'heure présente. Et cependant, il s'en faut de beaucoup que cela soit dû aux plantations d'orangers qui ont été commencées un peu de côté et d'autre ; on tire parti surtout des orangers qui, dans les plantations de café, sont destinés à donner de l'ombrage aux caféiers. A noter que les oranges de Porto-Rico ont une saveur et une douceur exquises. Certainement l'industrie fruitière pourra permettre à bien des fortunes de se faire dans le pays, si elle est sagement conduite.

Citons encore les plantations de limons, qui donneront sans doute d'excellents résultats. Pour ce qui est des cocotiers, on pourrait sans peine en tirer le meilleur parti, alors qu'ils poussent actuellement au petit bonheur. Mais il est une culture qui se recommande par l'excellente qualité des fruits qu'elle produit : c'est celle de l'ananas. Non seulement on arrive à en expédier à l'état frais sur les États-Unis (principalement la variété que l'on s'est mise à planter dans la région de Mayaguez) ; mais encore trois ou quatre usines de conserves se sont installées dans le nord et l'ouest de l'Ile, qui mettent en boîtes et en conserve les ananas un peu susceptibles, et les vendent ensuite très facilement un peu partout.

On se préoccupe d'introduire dans l'Ile la culture du chanvre *sisal*, qui y viendra certainement bien ; on prétend aussi pousser à la culture du coton. Il est sûr que le cotonnier peut très bien prospérer dans l'Ile et y donner

une bonne fibre ; mais il semble que le résultat ne soit pas assez attrayant au point de vue pécuniaire pour détourner les habitants de cultures ou d'industries plus rémunératrices.

Enfin nous ne devons pas oublier de parler de l'élevage, qui a été une des industries agricoles tout d'abord pratiquées à Porto-Rico : cela n'est pas pour nous étonner, étant donnée la facilité de cette industrie pastorale, et aussi en présence du chiffre élevé que nous avons vu représenter l'étendue des terres portoricaines consacrées au pâturage. Ces terres de pâture sont en train de diminuer, du fait même de l'extension des cultures plus ou moins savantes ; et pourtant, les exploitations de cannes tout comme les exploitations de tabac ont encore grand besoin de bêtes de trait ou de somme, puisque le machinisme n'a pas encore fait abandonner les animaux pour les transports.

Le bétail a été recensé, mais il y a déjà quelques années, et nous serons sans doute en dessous de la vérité en disant que l'Ile possède 310.000 bêtes à cornes, 70.000 chevaux, 13.000 à 15.000 porcs, 5.000 à 6.000 chèvres, un peu moins de 5.000 mulets, et aussi quelques ânes destinés principalement à la reproduction. C'est à peine si l'on trouve 2.000 moutons, ce qui s'explique par ce fait que cet animal ne peut guère être élevé avec profit que dans les régions où la terre n'a pas grande valeur, et où il trouve de vastes étendues à sa disposition. Ajoutons qu'un cheval vaut quelque 30 piastres : ce sont des bêtes petites, mais fort robustes. Les bêtes à cornes ne se vendent pas plus de 20 piastres ; on ne peut guère les amener à un bel état d'engraissement par suite du climat. Un mulet vaut autant qu'un cheval, ces animaux étant

précieux sur les routes, ou à plus forte raison sur les sentiers montagneux de l'intérieur.

Il nous reste à indiquer rapidement les richesses naturelles que peut renfermer le sous-sol, et aussi à signaler les quelques industries manufacturières que l'on est susceptible de rencontrer dans l'Ile.

CHAPITRE VI

I. Le sous-sol de Porto-Rico et ses richesses. Les placers et filons aurifères. Les minerais de fer ou de cuivre et leur teneur élevée. Les métaux divers. — II. Les salines; les produits céramiques, les pierres à chaux ou à bâtir, les briques; les transformations de la construction. Les phosphates de chaux. La législation minière. — III. L'industrie proprement dite et son faible développement. — IV. Les poids et mesures. — V. L'avenir du pays.

I. — En dépit de la population très nombreuse que nourrit l'île, toutes ses richesses naturelles n'ont pas encore été mises en œuvre : nous l'avons vu spécialement pour les forêts ; mais cela est encore bien plus vrai pour les richesses minérales de son sous-sol. Il semble qu'aujourd'hui on songe activement à cette mise en exploitation, si nous en jugeons par les études spéciales et les recherches, prospections, auxquelles se sont livrés les fonctionnaires américains. Du reste, il y a longtemps qu'on avait constaté que le sous-sol contenait des matières minérales dont on pourrait tirer un excellent parti. Dès le seizième siècle, le fameux Ponce de Leon, qui a donné son nom au port de la côte sud, avait signalé certains minéraux utilisables ; mais le fait que les indigènes ne possédaient point d'ornements en métaux précieux au

moment de la conquête, n'avait pas attiré l'attention, comme ailleurs, sur les produits que serait susceptible de fournir le sous-sol portoricain. Tout au plus, retrouve-t-on dans les récits primitifs l'existence de laveries de sables aurifères roulés par les torrents. Et à des époques plus récentes, le Gouvernement péninsulaire ne s'était guère préoccupé de faire dresser la moindre carte géologique de l'Ile.

Si pourtant on rassemble les quelques données que l'on possède sur la question, on s'aperçoit que l'avenir peut se présenter fort bien pour qui saura profiter des richesses souterraines. De ce sommet du Yunque dont nous avons indiqué la place dans l'orographie succincte de l'Ile, descendent des cours d'eau nombreux où l'on peut recueillir presque toujours des sables aurifères; notamment dans la petite rivière appelée Anon, une entreprise bien montée, il y a une trentaine d'années au moins, était arrivée à ramasser quotidiennement près d'un kilo d'or. Dans toute la région intéressante au point de vue qui nous occupe, on rencontre des porphyres, des quartz et aussi des pyrites de fer. Nous aurions à signaler de même l'existence d'or en placers du côté de Mayaguez, de San German, de Yauco, de Coamo; les pépites que l'on met à jour sont d'ailleurs de faible volume. Il ne manque point de paysans pour se livrer au lavage de l'or, besogne qui convient bien à leur tempérament, mais il est probable qu'on pourrait faire beaucoup mieux. Dans le district de Corozal, une concession importante a été accordée récemment, où l'on compte mettre en œuvre un filon aurifère qui donnerait de beaux résultats.

Quant aux métaux vulgaires, il a été attribué, à des époques variables, des concessions nombreuses, ce qui

montre qu'on a rencontré ces métaux de côtés divers. C'est du fer ou des oxydes de fer, de la galène ou du plomb, du cuivre, du carbonate ou du sulfate de cuivre, associé souvent à d'autres métaux. Nous devons dire que, d'une manière générale, ces concessions ne sont point exploitées : et cela, en partie, par suite de ce manque de capitaux qui se fait encore sentir à beaucoup d'égards dans l'île. Il ne semble pas, au contraire de ce que l'on avait espéré, que les Américains apportent grandement leurs capitaux, leur audace technique et leurs connaissances en ces matières. On a l'impression qu'ils trouvent Porto-Rico un champ trop restreint pour leur activité, qui est accoutumée aux vastes entreprises. Le cuivre se trouve généralement le long de la principale chaîne montagneuse qui partage l'Ile suivant sa longueur; dans le district municipal de Naguabo, sur le Rio-Blanco, on a reconnu à ne pouvoir s'y tromper des gisements riches et importants. Dans le carbonate vert, on a rencontré une teneur en cuivre qui atteint 23 pour 100. Pour ce qui est du fer, on a des chances de le rechercher utilement dans les terrains feldspathiques qui existent dans l'est de l'Ile. Il est certain que, en surface du moins, les gisements, filons, etc., occupent une grande étendue; on ignore complètement si toutes ces richesses s'étendent beaucoup en profondeur. On affirme que la teneur en fer des minerais est de 60 à 61 pour 100, ce qui est beaucoup. Du côté de Mameyes, de Jayuya, de Piedras, d'Arroyo, et dans bien d'autres régions, le fer d'excellente qualité abonderait. Il n'y aurait pas lieu de s'étonner beaucoup que l'on retrouve ici ces riches minerais que nous avons signalés à Cuba; et nous n'avons pas besoin de dire (étant donnée la rareté relative ou du moins la demande intense que l'on

fait des minerais de fer) qu'une exploitation de ce genre assurerait certainement la fortune de celui qui saurait la mener heureusement à Porto-Rico. Vers Naguabo, des minerais très riches sont reconnus, et ce qui arrête surtout leur mise en exploitation à l'heure actuelle, c'est la difficulté de les faire arriver jusqu'à la côte pour l'embarquement et l'expédition au-dehors. On ne peut en effet songer à les transformer sur place, dans l'état actuel de l'industrie à Porto-Rico. Des exploitations plus ou moins timidement tentées ont révélé la présence de gisements importants de plomb et de galène du côté de Mayaguez, Arroyo, Naranjito, Guayama. On a même recueilli du mercure, de l'étain et du platine dans la circonscription de Corozal ; et dans cette même région on a reconnu l'existence de peroxyde de manganèse. Nous pourrions ajouter le bismuth à cette énumération sommaire, et nous aurions encore à signaler l'argent, qui a été plus ou moins exploité au seizième siècle; on l'a retrouvé et prospecté vers Fajardo, Naguabo, etc. ; mais c'est là un minerai qui n'est pas fort intéressant à notre époque.

II. — Si les entreprises minières sont une rareté à Porto-Rico, il existe du moins des exploitations de produits minéraux. C'est par exemple le sel, qui est extrait de dépôts, et produit aussi, mais faiblement, par évaporation de l'eau de mer. Ce qui est curieux, c'est que l'Ile fait une très grande consommation de sel; mais le manque de capitaux aidant, et en dépit d'un droit élevé soi-disant protecteur de l'industrie nationale, presque tout le sel consommé vient de Curaçao ou des États-Unis; il faut dire qu'il se vend très bon marché. Les produits céramiques plus ou moins grossiers sont fabriqués dans l'Ile, l'industrie manufacturière se greffant ici sur l'extraction proprement

dite des produits du sol. C'est ainsi qu'il existe dans l'Ile une série de fabriques de briques d'argile. Ce qui a longtemps empêché cette industrie de se développer, en dépit des abondantes réserves de terre plastique que renferme le sous-sol, c'est l'habitude que l'on avait de construire surtout en bois : habitude qui avait bien sa raison d'être dans une région où les tremblements de terre se font sentir assez souvent. Il est vrai que, par contre, ces édifices de bois ne présentent aucune résistance aux ouragans et aux cyclones, et que les torrents ont bientôt fait de les emporter lorsqu'ils grossissent et sortent de leur lit. A l'heure présente, on pratique de plus en plus la construction en pierre, où la brique a forcément un rôle considérable à jouer. Toutes les briques se font à la main et suivant des procédés un peu primitifs ; elles subissent presque toujours la cuisson. Pour ce qui est de la tuile, employée souvent jadis, elle cède de plus en plus le pas à la couverture métallique.

La transformation de la construction à laquelle nous venons de faire allusion, est grandement facilitée par ce fait que la pierre à bâtir et la pierre à chaux abondent dans l'île ; tout le sous-sol en est constitué pour ainsi dire, sauf le long de la région côtière ; c'est ce qui fait aussi que les matériaux d'empierrement ne manquent point, et que l'on peut construire de bonnes routes si on le veut. On a prétendu avoir du granit à Porto-Rico, mais cela ne semble pas bien démontré.

Ce qui ne manque pas d'intérêt, c'est la présence de phosphate de chaux ; le Gouvernement même est possesseur des énormes gisements de phosphate qui se trouvent dans l'île Caja de Muerto, au large de Ponce. Enfin, il existe des sources minérales, et certaines, comme celles de

Coamo, ont donné lieu à la création d'une véritable petite ville de bains bien installée. Il y aurait à faire dans cette voie, surtout si l'on trouvait parmi ces eaux des sources qui puissent s'appliquer avec succès aux affections digestives, qui sont le plus à redouter pour les habitants de l'Ile.

Terminons en disant que, si les exploitations minières ou minérales sont encore quelque peu dans l'enfance à Porto-Rico, la législation concernant ces exploitations est parfaitement établie. Elle consiste principalement dans une loi de 1859, qui sera sans doute modifiée prochainement pour être d'accord avec la nouvelle organisation administrative et politique du pays. Pour obtenir un titre de concession ou de claim, selon l'expression américaine, on doit présenter une pétition au Commissaire de l'Intérieur de Porto-Rico, avec tous détails sur le gisement qu'on entend exploiter; les droits sont de 36 dollars si le claim ne dépasse pas une étendue de 12 pertenencias, autrement dit 30 acres ou à peu près 12 hectares. C'est ensuite 1,20 dollars par pertenencia en plus. Avant concession, on fait une publicité qui dure 60 jours. Annuellement, le concessionnaire doit payer 2,40 dollars ou 96 cents par pertenencia, suivant qu'il s'agit ou non de métaux précieux.

III. — Nous avons déjà laissé entendre que l'industrie n'existe guère à Porto-Rico; nous ne parlons pas de la distillation du rhum, qui est pour ainsi dire solidaire de la sucrerie. On trouve quelques fabriques de conserve, nous l'avons indiqué, puis des manufactures de chaussures en bien petit nombre, des fabriques de glace, nécessaires à la vie du pays. Il y a certainement beaucoup à faire à toutes sortes d'égards.

IV. — Pour ce qui est des poids et mesures, on emploie de plus en plus les unités américaines, à la place des anciennes mesures espagnoles; cependant, il est bon de savoir ce qu'est par exemple une cuerda pour les mesures de superficie : c'est un peu plus d'un acre anglais. De même, on s'exprime encore assez fréquemment en arrobas, ce qui représente 25 livres anglaises de 453 grammes. Nous avons dit ce qu'il en est pour la monnaie.

V. — Nous voudrions pouvoir donner une impression générale sur l'avenir de Porto-Rico, et sur les chances de réussite de ceux qui seraient appelés à s'y établir. Le pays a besoin de capitaux et recevra bien ceux qui en apporteront ; d'autre part, nous avons vu que bien des industries sont à tenter, qui ont les plus grandes chances de répondre à de vrais besoins. Seulement il ne faut point perdre de vue la gêne que l'existence du tarif douanier américain vient imposer aux relations du pays avec d'autres régions que la Confédération. Nous ne sommes pas bien sûrs que, comme le déclarait pompeusement un sénateur américain, la situation de Porto-Rico sur la voie isthmique de Panama doive lui donner une prééminence particulière dans le commerce maritime du monde. On prétend que l'héritage de Saint-Thomas est à recueillir, et que c'est l'ancienne possession espagnole qui en profitera. En fait, les pratiques de la navigation se sont étrangement modifiées, et cela pourrait bien infirmer ces prédictions. Ce qui est assuré, c'est que le pays est riche, qu'il possède une population intelligente et accueillante, et que des efforts éclairés, aidés de capitaux, peuvent y accroître étrangement le mouvement des affaires et la prospérité générale ou particulière.

TROISIÈME PARTIE

HAÏTI

CHAPITRE PREMIER

I. Les troubles politiques et leur influence sur e développement économique du pays. Quelques indications sur a géographie, l'orographie, le climat de l'Ile. Les maladies et la mortalité ; les conditions naturelles diverses. — II. L'histoire d'Haïti et son organisation politique et administrative. —III. L'état des finances : l'élévation es impôts et les déficits. Le papier-monnaie et la dette publique.

I. — Depuis que nous promenons le lecteur à travers les Grandes Antilles, nous avons à maintes reprises rencontré la Confédération américaine, et nous n'avons pas hésité à critiquer son influence ou son intervention, quand elles nous paraissent critiquables : étant donné surtout qu'elles se traduisent par une expulsion graduelle des autres pays dans le commerce de ces îles qui constituent les Antilles, et grâce à l'arme de guerre des tarifs protectionnistes. Mais nous devons reconnaître aussi que cette intervention, qui se produira sans doute quelque jour dans le nouveau pays dont nous abordons l'étude, pourrait avoir de bons résultats en Haïti, suivant l'expression consacrée : elle

donnerait quelque stabilité à l'organisation politique et administrative, et aussi au commerce troublé continuellement par les révolutions, par les fluctuations terribles qui se produisent dans le système monétaire, dans le jeu des changes, etc. Et tout en rendant justice à une bonne partie de la population noire ou métis d'Haïti, tout en sachant combien d'Haïtiens font preuve d'intelligence lorsqu'ils viennent recevoir un enseignement supérieur dans les pays étrangers ; tout en n'ignorant pas que les troubles politiques trop fréquents qui désolent le pays ne sont pas l'œuvre de la majorité de la population, laquelle comprend des commerçants ou des producteurs divers laborieux ; nous serons forcé de constater qu'Haïti est dans une situation économique très défavorable. On sait bien moins qu'il y a un siècle tirer parti des richesses naturelles et des avantages que peut offrir le pays ; l'agriculture est dans l'enfance, l'industrie n'existe point : cela surtout par suite de l'insécurité et de l'instabilité auxquelles nous venons de faire allusion.

Nous aurons malheureusement à faire, à propos de Saint-Domingue, des remarques qui ressemblent trop à celles que nous suscite l'étude de la République haïtienne ; aussi bien, les deux pays se ressemblent considérablement, ils appartiennent à une même unité géographique, et ce que nous dirons de l'un sera complété par ce que nous pourrons ajouter sur l'autre. Ce qui n'empêche du reste que les deux petites républiques diffèrent par les traditions, par la langue et les idées sociales.

Si nous considérons dans son ensemble l'Ile, que l'on désigne souvent sous le nom géographique d'Haïti, nous constatons qu'elle est fort large par rapport à sa longueur, plus de 250 kilomètres pour 650 de long ; son périmètre

est considérable, plus de 1.400 kilomètres, sans tenir compte de ses multiples indentations. En dehors des îles qui entourent la terre principale, la surface de celle-ci dépasse 75.000 k. carrés. De loin, cette Ile principale donne l'impression d'une masse montagneuse, dont les ramifications se présentent sans ordre apparent, dans toutes les directions. Ces montagnes semblent descendre directement dans la mer et être couvertes d'une végétation dense empêchant la mise en culture. En fait, il y a deux grandes chaînes et une foule de vallées merveilleusement fertiles ; les cours d'eau abondent, et quand ils ne sont pas navigables, du moins ils assurent ou peuvent assurer parfaitement l'irrigation des cultures. Les plus hauts sommets, qui atteignent jusqu'à 2.200 mètres et plus, sont en-dessous de la limite des neiges. Ces indentations dont nous avons parlé peuvent le plus ordinairement fournir d'excellents abris aux navires. Les plaines ont souvent de vastes dimensions et une fertilité remarquable, comme celles de Cayes, de Cul-de-Sac, des Gonaïves, de Hinche, etc.

Naturellement, le climat est tropical, mais la température n'y atteint pas une élévation considérable : il faut faire exception pour Port-au-Prince, les autres points de l'Ile et d'Haïti proprement dit accusent des différences très marquées par rapport à la capitale. Du milieu d'avril au milieu ou à la fin d'octobre, le thermomètre indique généralement 34 à 35° C. durant la journée ; la pluie, quand elle tombe, ne se produit guère que le soir ou la nuit ; les nuits sont plus fraîches très sensiblement. Le restant de l'année, (1) le thermomètre marque à peu près

(1) La saison des pluies est toute particulière à Port-au-Prince, se produisant en été, au contraire du reste du pays.

30° C, et il ne se relève que si le vent de terre souffle. Le Cap Haïen est bien moins chaud que Port-au-Prince. Au reste, on peut trouver une température très reposante en s'élevant un peu dans la montagne, et, en bien des points, les indigènes ont froid la nuit, parce que la température baisse à 15°.

Haïti peut donc être un lieu de résidence très sain, si l'on s'écarte un peu du bord de la mer. Ce qu'il y a le plus à redouter au point de vue sanitaire, ce sont les fièvres, qui vous frappent aussi bien quand vous avez fait une chute ou vous êtes exposé à un refroidissement, que quand vous avez été piqué par un moustique : dans ce dernier cas, elles sont beaucoup plus graves, s'il s'agit du moustique du paludisme. Le plus usuellement, on a affaire à des affections bilieuses, comme sous tous ces climats ; quant à la fièvre jaune, elle n'est jamais d'origine locale, mais importée à Haïti. La fièvre typhoïde est fort peu fréquente, la tuberculose pulmonaire n'est commune que parmi les indigènes ; ils souffrent également de rhumatismes, mais on peut dire par leur manque de soins. On doit prendre des précautions contre le tétanos en évitant, comme à Porto-Rico par exemple, de mouiller d'eau une blessure quelconque. D'une manière générale, les épidémies sont rares ; on a vu parfois sévir la variole, qui peut faire rage quand elle se déclare, par suite du défaut d'hygiène chez les gens du pays. Pour se bien porter dans cette contrée, il suffit de quelques précautions simples, éviter le grand soleil de midi, et aussi la trop grande humidité, ne pas se faire mouiller ; et, autant qu'on peut se fier aux statistiques dressées dans le pays, la situation sanitaire aurait été spécialement bonne depuis ces dernières années.

Ajoutons quelques détails secondaires intéressant cette Ile. Sans doute on y trouve de nombreux insectes, depuis les moustiques jusqu'à de multiples variétés de cafards, de blattes; mais les espèces gênantes ou dangereuses sont bien plus rares que dans les autres Antilles. Il faut pourtant faire attention à la chique; il faut d'autre part défendre meubles et livres contre de rapides dégâts. Point de serpents venimeux à redouter. Enfin les cyclones ne commettent pour ainsi dire jamais de ravages dans ces parages.

II. — Nous ne rappellerons que d'un mot l'histoire de l'Ile, pour faire comprendre sa situation actuelle et les préjugés qui troublent la mise en valeur du pays par les capitaux étrangers. La portion ouest de l'Ile a été colonie française, par droit de prise sur l'Espagne; la Révolution française vint agiter les éléments de fermentation qui existaient dans cette possession, puis ce fut l'émancipation subite de la population noire; et finalement, en dépit de l'arrivée d'un corps expédititionnaire français, à la suite de mécomptes de toutes sortes, l'indépendance d'Haïti fut proclamée au commencement de 1804. Nous n'avons pas à suivre les avatars divers par lesquels est passée la constitution politique du pays, qui a oscillé entre l'Empire et la République. Ce qui est intéressant à savoir, c'est qu'actuellement il est régi par la constitution à forme républicaine de 1889. Le pouvoir législatif est entre les mains d'une Chambre des Communes de 95 membres, élue pour trois ans par suffrage au premier degré, et d'un Sénat de 39 membres, renouvelable par tiers et élu par la Chambre, sur liste dressée partiellement par le Président de la République et par les électeurs. Le président est nommé pour 7 ans par les deux Chambres. Les Ministres sont au

nombre de 4, et administrent sous l'autorité supérieure du Président. Ajoutons que la République est partagée en 5 départements subdivisés eux-mêmes en arrondissements, et ceux-ci en communes. L'organisation rappelle beaucoup celle de la France. Les chefs-lieux d'arrondissements sont le Cap Haïtien, Port de la Paix, Gonaïves, Port-au-Prince et Les Cayes. Nous verrons dans le chapitre suivant les principales dispositions législatives qui peuvent intéresser ceux qui désirent habiter Haïti ou y entreprendre des affaires.

III. — Il est une question utile à connaître au premier chef pour quiconque veut se rendre compte de la situation économique du pays, de son avenir, etc. C'est l'état de ses finances, et au point de vue intérieur, et au point de vue extérieur : il est indispensable de constater si les budgets sont proportionnés aux forces contributives du pays, si les fonds fournis par les contributions sont employés utilement, si les dettes contractées vis-à-vis des prêteurs étrangers sont solidement garanties, si elles ne grossissent pas démesurément, etc. Jetons donc un coup d'œil sur cette situation financière. Nous pouvons dire tout de suite que nous la trouverons nettement défavorable ; ce qui n'est pas sans nous inquiéter pour la mise en œuvre des richesses de l'Ile, et aussi sur les possibilités de voir des interventions étrangères s'imposer à la faveur de ce désordre financier.

C'est constamment que le Gouvernement haïtien se trouve en face d'embarras financiers ; et cela autant par suite des bouleversements politiques continuels, que comme conséquence du *coulage* qui se produit dans les douanes (principal chapitre des recettes), et aussi du peu d'activité de la population indigène, d'une situation monétaire dé-

plorable, etc., sans compter la crise qui s'est manifestée sur le café, et bien d'autres choses. Si nous considérions le budget de 1890, nous y verrions un revenu de 3.300.000 piastres et de 5.694.000 piastres papier (nous expliquerons pourquoi cette double numération); en 1901, les chiffres correspondants étaient seulement de 2.869.000 piastres or et 3.455.000 piastres papier. Tout cela était du reste fourni on peut dire uniquement par les droits d'importation et aussi par les droits d'exportation (puisqu'on pratique ici cette politique ridicule qui consiste à gêner même l'exportation des produits du pays). Durant l'exercice 1901, précisément, on est arrivé à ne payer aux employés de l'État que quatre mois sur 12, à ne pas être en mesure d'amortir les emprunts étrangers, etc. Et le Gouvernement, pour se tirer d'embarras n'avait trouvé que le moyen d'émettre du papier-monnaie, de doubler les droits d'importation, de percevoir les droits de port en or, d'augmenter très sensiblement les droits d'exportation, etc. En 1905, pour garantir le papier-monnaie, on avait voté un timbre proportionnel sur toutes les valeurs mobilières, en même temps que sur leur revenu, imposé des droits de licence, de passeport, etc.

En se reportant aux comptes budgétaires de 1906, on arrive à un total de 2.730.000 dollars or et 5.135.000 dollars ou gourdes papier ; les dépenses étaient estimées devoir être de 6.186.000 gourdes papier et 3.973.000 or. Cela ne suppose pas l'équilibre, qui du reste peut toujours être troublé, parce que les recettes dépendent étroitement de la récolte, et plus exactement de l'exportation du café. De jour en jour, on a émis plus de papier-monnaie, cette ressource illusoire qui jette le trouble dans les transactions commerciales ; on a vu les recettes diminuer par

suite même des fautes financières commises, qui réagissent sur le commerce et l'industrie (si élémentaires qu'ils soient) ; et, de plus, on augmente d'un cœur tranquille les dépenses.

Nous reviendrons sur la question monétaire, qui influe si malheureusement sur les échanges commerciaux ; mais nous devons dire tout de suite un mot de la dette publique de la République, d'autant que le poids de cette dette est pour beaucoup dans les déficits du budget : ce qui montre précisément le tort que l'on a eu de se laisser aller à emprunter si largement, pour un pays dont les ressources vives sont encore si minimes à l'heure actuelle. Dès le 31 décembre 1901, la dette publique atteignait le chiffre respectable (pour une population bien faible) de plus de 22 millions de dollars, piastres, ou gourdes, puisqu'on emploie assez volontiers simultanément ces mots. Sur ce total, 3.700.000 provenaient de l'emprunt de 1875 ; 8.850.000 de celui de 1896, plus de 4 millions de la dette intérieure et convertie, et le reste de la dette flottante ; encore fallait-il ajouter 1.500.000 pour arrérages arriérés, et plus de 4.700.000 piastres papier de dette flottante. En convertissant en or le tout, on arrivait à une dette de plus de 150 millions de francs pour 1 million 1/2 d'âmes, dans un pays presque sans commerce ni industrie. A l'heure présente (du moins à la fin de 1906, les statistiques, à Haïti, étant bien malaisées à se procurer quand on cherche quelque chose d'à peu près exact), la dette comporte plus de 26 millions de dollars or, et bien près de 12 millions et demi de piastres papier. La dette or se partage à peu près également par moitié entre la dette intérieure et la dette extérieure.

On ne sait où les choses en arriveront si l'on continue

de la sorte. Nous souhaitons que le Gouvernement et les habitants d'Haïti comprennent enfin que leur pays se relèvera le jour où ils le voudront, s'ils encouragent les capitaux étrangers à venir dans l'Ile, en leur assurant la sécurité sous toutes les formes, une législation très large et bienveillante le jour où l'on mettra rationnellement en œuvre les dons naturels précieux que possède la contrée, quand les habitants travailleront courageusement, en profitant des avantages que leur assure leur climat comme leur sol.

CHAPITRE II

I. Les évaluations de la population haïtienne; la proportion des Européens et des blancs; les essais d'immigration. L'insuffisance des bras et des capitaux. La législation relative aux étrangers; les codes et la situation juridique. — II. La langue française ; l'instruction publique; les cultes. La liberté du commerce et les patentes. — III. Les conditions générales de la vie; les villes principales et leurs particularités.

I. — Nous avons dit tout à l'heure que la population d'Haïti était assez faible. Il faut se rappeler d'abord que la République, d'ailleurs bien plus peuplée que la partie est de l'Ile, ne couvre qu'une superficie de 25.500 kilomètres carrés. Or, les estimations les plus favorables donnent une population totale d'un million et demi d'âmes tout au plus. Encore faut-il savoir comment ce chiffre nous est fourni : jamais un recensement régulier n'a été fait, mais le clergé catholique, qui occupe une place prééminente dans la République, a distribué parmi ses paroissiens des bulletins qu'il fait remplir; de plus, il tient des registres (plus ou moins complets) des décès et des naissances. Les

recensements seraient, il est vrai, fort difficiles, en ce sens qu'une partie de la population est essentiellement mobile, vivant sous des huttes, des abris provisoires, qui lui permettent de se déplacer suivant sa fantaisie. La population se composait de neuf dixièmes de noirs et d'un dixième de métis. Nous faisons à peu près abstraction des Européens ; et le fait est qu'ils ne sont peut-être pas au nombre total de 400, répartis dans le pays. On y compte une forte majorité d'Allemands, ceux-ci n'hésitant pas du reste à se marier avec les femmes du pays. (Nous n'englobons pas le clergé parmi ces 400 Européens). Certaines statistiques donnent pour Haïti une population de 1.200 blancs, mais en y comprenant des gens qui ne sont point européens.

Si l'on en croit les documents de l'époque, Haïti, au moment de la suppression de l'esclavage, devait compter 30.000 blancs et 455.000 esclaves, avec une trentaine de mille mulâtres. Mais beaucoup de maîtres négligeaient de déclarer le nombre exact de leurs esclaves, pour éviter de payer la capitation. A ce moment, l'importation des esclaves était d'environ 30.000 par an ; nous n'avons pas besoin de rappeler que c'est à cette traite que l'on doit la composition de la population haïtienne. Et cette population serait parfaitement capable de mettre en valeur le pays, si elle voulait se discipliner, étant donné que le noir supporte admirablement le climat des Antilles, surtout quand il y est né. On s'est bien rendu compte, même dans les milieux officiels haïtiens, que les bras n'étaient pas, sinon suffisamment abondants, du moins suffisamment actifs pour la mise en valeur du pays. Et l'on a essayé à diverses reprises de provoquer une immigration un peu importante, en s'adressant soit à la population de couleur

des États-Unis, soit aux noirs d'Afrique. Quelques arrivées se produisirent de la sorte en 1824 et 1860 ; et il reste des survivants des familles ainsi introduites ; toutefois, elles ne semblent pas avoir modifié sensiblement l'exploitation d'Haïti. Par contre, il s'est fait, du moins depuis un certain nombre d'années, un mouvement d'immigration en provenance des autres îles de la mer des Antilles. Et c'est de la sorte qu'on trouve maintenant des originaires de la Jamaïque, de la Guadeloupe, de la Martinique et de Saint-Thomas ; la colonie britannique d'origine antillaise compte quelques 2.000 personnes, presque toutes de la Jamaïque, et installées surtout à Port-au-Prince, à Cap-Haïti et aux Gonaïves.

A noter que, depuis quelques années, des Américains sont venus s'établir à Haïti ; cela confirme le sentiment qu'on peut avoir sur une mainmise ultérieure, et peut-être prochaine, de la Confédération américaine sur la petite République.

La véritable immigration a été gênée considérablement à Haïti par les dispositions, hostiles aux étrangers, que renferme la législation du pays. (Il y a du reste un souvenir, qui excuse beaucoup de choses, de l'époque où l'esclavage régnait encore dans l'Amérique du Nord, et où par conséquent les Haïtiens se sentaient peu de sympathie pour des blancs qui traitaient de pareille manière leurs frères). Les origines mêmes de la République haïtienne devaient d'ailleurs la maintenir assez longtemps isolée ; et ce n'est qu'en 1862 que le Parlement yankee a reconnu l'indépendance politique d'Haïti; la pensée que les Américains essayent d'attirer maintenant les Haïtiens sous leur égide n'est pas pour nous faire moins sourire.

D'une manière générale, les étrangers peuvent ren-

contrer à Haïti une situation juridique dont ils n'ont point à se plaindre : la liberté religieuse est proclamée et respectée; tous les citoyens sont égaux devant la loi, et la liberté individuelle est la base de la constitution, de même que la propriété individuelle et le respect du domicile particulier. Il est vrai que, jusqu'à ces temps récents, la qualité de citoyen ne pouvait appartenir qu'à des gens d'origine indienne ou africaine ; il faut être citoyen pour avoir droit à la propriété immobilière dans le pays. Mais, au point de vue juridique général, on retrouve à Haïti le droit français, le Code classique, autant pour la procédure même que pour les droits. Pour une bonne partie de nos lecteurs, il n'est pas indifférent de voir le français langue officielle dans la République, bien que le créole soit la langue coutumière du peuple. On trouve comme organisation judiciaire le tribunal de paix dans la commune, le tribunal civil pour un ou plusieurs arrondissements, des cours d'appel, puis une cour de Cassation, et enfin des tribunaux de commerce. On sait certainement que la culture européenne, et particulièrement française, est fort répandue dans les classes supérieures à Haïti, et que les originaires de ce pays qui fréquentent nos écoles s'y distinguent souvent par une intelligence vive.

II. — Nous avons parlé de la liberté des cultes, et nous pouvons ajouter qu'un grand esprit de tolérance règne dans le pays ; mais la majorité de la population appartient au culte catholique, dont les prêtres sont tous ou à peu près de nationalité française ; le culte catholique est officiel, il est subventionné, tout comme le culte protestant.

L'instruction primaire est obligatoire à Haïti, ce qui ne signifie peut-être pas qu'elle soit générale dans les

populations de campagne; au reste, l'enseignement est libre. Actuellement, on compte quelque 400 écoles et 5 lycées publics. Autant qu'on peut avoir des statistiques approximatives sur la matière, ces écoles doivent recevoir quelque 35.000 enfants à l'heure présente. En tout cas, les étrangers venant dans le pays peuvent être assurés de trouver à faire instruire leurs enfants. Pour les filles, les Sœurs venues de France ont établi un peu partout des écoles.

La loi est encore un peu hostile aux étrangers, avons-nous dit : ce qui n'est pas sans nuire beaucoup à un pays où l'on a tant besoin de l'activité physique ou intellectuelle, des capitaux et des bras de ces étrangers. Il faut ajouter que le commerce de détail est réservé aux « citoyens » d'Haïti. L'exercice de tout commerce ou de toute profession nécessite l'obtention d'une licence, ce qui correspond en somme à la patente française ; mais, ici, la licence doit être approuvée par le Pouvoir exécutif, et, de plus, le non-citoyen paye une taxe double. Dans certaines professions, on arrive de la sorte à payer 500 dollars ou gourdes de licence, soit 1.500 francs. On peut remédier aux inconvénients que présente la situation d'étranger en se faisant naturaliser; et c'est pour cela que nombre de négociants allemands recourent à ce procédé, de même du reste qu'ils forment facilement souche dans le pays en épousant des femmes de couleur plus ou moins foncée. Cependant, étant donnée l'insécurité politique (qu'il ne faut pas s'exagérer, mais qu'on est bien obligé de constater), la nationalité indigène n'est point sans entraîner parfois des conséquences fâcheuses; en ce qu'elle est par trop sous la dépendance de gouvernants souvent disposés à abuser de l'autorité. Dans

l'intérêt du pays, il faudrait que l'éducation politique se fît, et que les Haïtiens comprennent (ce que ne comprennent pas toujours les blancs de l'Amérique centrale ou méridionale, et même les Européens, de France ou d'ailleurs) que le développement commercial ou industriel d'un pays est étroitement lié à une politique saine, à la tranquillité dans la rue, au respect de la propriété sous toutes ses formes ; qu'il est en proportion inverse pour ainsi dire de l'intromission du Gouvernement dans les affaires privées, et qu'il ne demande que l'observation des lois économiques, avec la sécurité individuelle.

III. — Étant donné le climat que nous avons indiqué, et aussi le fait que les révolutions qu'on signale, trop souvent il est vrai, ne sont guère qu'en surface et ne mettent point tout le pays à feu et à sang, comme on serait tenté de le croire en lisant les journaux, la vie est facile et agréable à Haïti ; on peut ajouter que des fortunes importantes s'y sont faites. A la vérité, l'arrivée dans un des ports n'impressionne pas favorablement, parce que les appontements notamment sont dans un état de délabrement qui fait peine. Le service des ports laisse considérablement à désirer, les rues sont mal pavées et guère entretenues, peu ou point éclairées, et les hôtels ne sont pas toujours pour satisfaire les gens difficiles. On souffre évidemment d'un manque de stabilité général, et aussi d'un manque de capitaux.

Parmi les villes ayant quelque importance, voici en premier lieu la capitale, Port-au-Prince, bâtie à flanc de montagne, avec des rues modernes très alignées ; mais elle a l'inconvénient, comme nous l'avons fait entendre, d'être dans une situation particulièrement chaude ; on prétend que la population en est de 75.000 âmes. De l'eau

excellente est apportée des montagnes voisines ; la banlieue offre une campagne charmante et salubre où l'on peut aller se reposer, et l'on gagne sans grande difficulté, en une demi-journée de déplacement, des sommets atteignant plus de 1.800 mètres, où l'on jouit d'une température qui remet les Européens des fatigues du climat. On s'est mis à construire les maisons beaucoup plus solidement que jadis ; toutefois, le terrible incendie qui a ravagé la ville récemment, prouve que les maisons de bois sont assez abondantes encore pour rendre le feu très redoutable.

Le Cap Haïtien, ou Le Cap, comme disent les gens du pays, est la seconde ville du pays ; elle compte une trentaine de mille habitants. Située de façon tout à fait pittoresque, elle a été la ville élégante au temps de la domination française. Des tremblements de terre, et aussi des incendies, l'ont ravagée à diverses reprises. Tout autour, sont des agglomérations relativement très peuplées. C'est ensuite Port-de-Paix, avec ses 10.000 habitants, juste en face l'Ile de la Tortue ; on la considère comme particulièrement salubre. Quant aux Gonaïves, on la tient pour la ville la plus vraiment haïtienne ; elle possède 18.000 habitants ; bien qu'elle se trouve dans une région sablonneuse, elle jouit d'une bonne réputation au point de vue de la salubrité. Nous aurions à citer encore Gros Morne, avec ses 22.000 habitants ; puis Saint-Marc, qui en compte 20.000, et qui a une réelle importance coloniale.

En traitant plus loin du commerce, et pour indiquer l'importance des échanges commerciaux qui s'y font, nous reviendrons quelque peu sur certaines de ces villes, celles qui constituent des ports de commerce, parce que ce sont surtout les ports qui voient passer ces échanges. Du

moins ce que nous avons dit doit suffire à faire comprendre que la vie à Haïti est parfaitement possible pour les gens les plus entichés des mœurs européennes. En tenant compte des circonstances locales, ils verront que, si ces villes haïtiennes ne rappellent naturellement point Paris, du moins elles offrent à peu près autant de ressources que nos petites villes de province.

CHAPITRE III

I. Les voies de communication : les routes de terre et leur mauvais état. La mer et les relations qu'elle permet. Les ports et leur situation ; le mouvement de la navigation. Les conditions d'accès dans les ports ; les lignes de navigation. — II. Les voies de fer, concessions anciennes et nouvelles. — III. Les postes et les télégraphes.

I. — Il est facile d'imaginer que dans un pays particulièrement accidenté, et en dépit des nombreuses vallées formées par les diverses chaînes de montagnes, les voies de communication n'étaient pas très faciles à établir ; du reste, le climat, l'abondance des pluies à certaines époques, rendaient l'établissement des routes malaisé, et également leur entretien ; enfin l'état assez peu prospère des finances du pays, l'indolence excessive des habitants, l'exploitation trop peu active des richesses du pays, le développement bien faible du commerce, ont contribué à ce qu'on ne se préoccupe pas comme on l'aurait dû et comme on l'aurait pu, des moyens de transport de toute nature.

Pour les routes de terre, ce n'est pas exagéré que de les donner le plus ordinairement comme de simples chemins muletiers, et encore assez mal entretenus. Nous

avons dit qu'on peut voir la raison de cet état de choses en partie dans l'action destructive des pluies torrentielles qui tombent à telle ou telle époque, et aussi dans la négligence qui préside normalement à trop d'actes de la vie à Haïti. Et ce qui prouve bien que cette négligence est pour beaucoup dans la situation actuelle, c'est que, au temps de l'occupation française, plusieurs routes étaient maintenues en excellent état ; et même au temps de l'Empire de Soulouque, des voitures circulaient parfaitement là où il serait absolument impossible de les faire passer à l'heure présente. Du reste, on a l'exemple fort concluant de la Martinique, où les conditions climatériques sont les mêmes ; sans doute, nous ne tirons pas parti de notre colonie comme nous le pourrions faire, mais du moins nous l'avons dotée de très bonnes routes, et nous savons leur conserver leurs qualités. Certains Présidents de la République Haïtienne se sont rendu compte de l'influence tout à fait regrettable de ce mauvais état des voies de communication; des plans ont été dressés, de vastes projets faits ; puis le plus souvent, on s'en est tenu là. On a bien construit quelques voies ferrées, on en projette de nouvelles, mais cela ne peut pas remplacer les routes de terre absentes. Il est malheureux de constater que le budget consacre des sommes importantes à la police et au Ministère de l'Intérieur, ou encore au Ministère de la Guerre (alors que l'Armée ou la Marine sont trop faibles pour jouer aucun rôle vis-à-vis de puissances étrangères), et que les Travaux publics, dans leur ensemble, ne disposent annuellement que de 500.000 gourdes.

En fait le moyen de transport classique dans l'intérieur, c'est le cheval ou bien la mule ou l'âne. Ce qui est caractéristique, c'est de trouver les agglomérations qui

paraissent avoir eu le plus d'importance, le long des tronçons abandonnés et non entretenus des excellentes routes de jadis.

Heureusement la mer a-t-elle fourni et fournit-elle encore une voie de communication facile entre les divers points du littoral de la République, et aussi, bien entendu, entre celle-ci et les contrées extérieures.

En examinant la situation géographique du pays, nous avons déjà et incidemment donné un coup d'œil sur le littoral et les ports qu'il peut offrir. Ces ports abondent, puisqu'on en compte onze ouverts régulièrement au commerce étranger ; sans parler de quatre autres où les navires sont tacitement autorisés à prendre des cargaisons, sans qu'il soit admis officiellement qu'ils puissent en partir ou y arriver à destination ou en provenance des pays étrangers. Ces ports secondaires sont Fort-Liberté, le Mole Saint-Nicolas, l'Anse d'Ainault et enfin Port-à-Piment ; encore ne faudrait-il pas oublier complètement une vingtaine de petits établissements maritimes, situés principalement dans le sud et l'ouest, et qui peuvent fournir de bons ancrages, en même temps qu'un abri aux navires, tout en contribuant de façon importante au cabotage du pays. Les ports principaux et réellement fréquentés par les navires de haute mer sont d'abord le Cap Haïtien, ou le Cap ; puis Port-de-Paix, les Gonaïves, Saint-Marc, à la baie si profonde, Port-au-Prince, dont la prédominance est marquée ; ensuite Petit-Goave, dont les approches sont excellents au point de vue maritime, enfin Miraogane, Jérémie, Aux Cayes, Aquin, et Jacmel.

Aussi bien, il ne faut pas s'imaginer que cette série de ports donnent lieu à un mouvement commercial considérable. Si en effet nous prenons le plus important de tous,

c'est-à-dire Port-au-Prince, nous y voyons que les entrées et sorties de navires à vapeur, dans le courant d'une année, atteignent tout au plus 200 unités : nous trouvons 100 navires allemands ayant ensemble un tonnage de moins de 190.000 tonnes ; puis une soixantaine de bateaux hollandais représentant 65.000 tonneaux, et enfin 32 à 40 navires français, avec un tonnage de moins de 50.000 tonneaux. Quant aux voiliers, ils se comptent simplement par quelques unités, représentant en tout moins de 2.000 tonneaux, et battant pavillon anglais ou américain. Qu'on ne s'étonne pas de cette faible fréquentation d'un port considéré comme un des principaux de l'Ile. C'est que tout se réunit, comme nous l'avons laissé entendre, pour arrêter le développement commercial de l'Ile ; point de capitaux, pas d'esprit d'entreprise, et des ports qui vraiment ne méritent pas ce nom. Le soi-disant port de Jérémie, par exemple, est une baie foraine, sans abri, où les vents du nord, à certaines époques, rendent la navigation difficile et dangereuse et le débarquement des marchandises pratiquement impossible ; l'appontement, qui a moins de 60 mètres de long sur le tiers en largeur, est aussi peu entretenu que possible, et d'ailleurs on ne peut y aborder qu'avec des petits bateaux ou des allèges. Point de phares du tout, mais quelques lanternes placées au petit bonheur quand on attend un navire. Aussi, si vous cherchez à réunir (peu aisément) des données statistiques sur le mouvement d'un port comme Cap Haïtien, vous y constaterez, dans toute une année, le passage de 107 vapeurs et de 36 voiliers, les premiers comptant plus de 80 navires allemands et quelque 25 Français. Le tonnage annuel ressort à moins de 190.000 tonneaux. Pour Les Cayes, le mouvement total est encore sensiblement plus

faible, quoique le nombre des navires fréquentant le port soit un peu plus élevé, comme conséquence de leur tonnage unitaire plus faible.

Il ne faut pas chercher à se procurer des données absolument complètes sur ce mouvement maritime, mais nous en avons assez dit pour faire apprécier la situation. Du reste, le pays ne possède réellement pas de marine marchande : on doit tout au plus y trouver à l'heure actuelle 5 vapeurs et 13 voiliers.

Nous avons dit quelques mots de la situation des ports d'Haïti. Quant à Port-au-Prince en particulier, on y trouve d'abord des approches qui offrent 9 à 14 brasses de profondeur, puis on accède dans un port intérieur, sorte de bassin où l'on ne rencontre qu'un tirant de 4 à 5 brasses d'eau. Au point de vue des taxes il faut en premier lieu payer des droits de signaux (ce qui est un peu audacieux comme désignation, étant donnés l'éclairage et le balisage du littoral), qui s'élèvent à 2 dollars ; ils sont, comme le reste, payables en or américain ou en monnaie nationale, mais alors au change de 300 pour 100. Les droits de pilotage atteignent jusqu'à 20 dollars pour les navires entrant, et ils sont encore de 15 dollars pour les bateaux sortant ; la moitié de la taxe va au pilote, et le reste au Gouvernement. Les visites sanitaires sont partagées de même entre l'État et le médecin visitant ; le taux en peut monter à 25 dollars. La taxe de tonnage sur les vapeurs est de 2,29 dollars or par tonne de cargaison déchargée, et pour les voiliers cette taxe se paye sur le tonnage net du navire. Pour les navires sur lest, on a à payer un droit de 6 cents par rapport au tonnage brut. Ce qui est à remarquer, c'est que tout navire pénétrant dans un port haïtien entre 6 heures du soir et 6 heures du matin, est

passible d'une amende énorme correspondant à quelque 2.500 francs. Nous n'insisterons pas davantage, mais nous pourrions montrer que, au Cap Haïtien par exemple, ces droits élevés de pilotage, de signaux, de tonnage, etc., s'appliquent à un port où les navires doivent se tenir à plus de 500 mètres du rivage dès qu'ils tirent 18 pieds.

Les lignes de navigation régulières ou non qui desservent les différents points d'Haïti, sont plus nombreuses qu'on ne pourrait l'imaginer, en présence du peu d'importance du commerce de l'Ile ; c'est qu'Haïti se trouve sur la route fréquentée par une foule de Compagnies de navigation ; et celles-ci ne risquent pas grand chose à une escale qui n'allonge pas sensiblement le parcours total, et permet de recueillir des voyageurs et des marchandises.

Parmi les principales Compagnies qui desservent la petite République noire, nous devons citer la Compagnie générale transatlantique, qui a été longtemps à retenir à elle presque exclusivement cette clientèle spéciale, clientèle fidèle et voyageant beaucoup. On a eu le tort, à notre avis, de ne pas lui assurer des améliorations suffisantes dans le matériel naval, si bien qu'elle a quelque tendance à nous abandonner. Le service classique qui dessert l'Ile est celui du Havre-Bordeaux-Haïti ; il est du reste seulement mensuel, et il ne faut pas moins du 18 d'un mois au 8 du mois suivant pour atteindre Port-au-Prince. On touche au Cap Haïtien en passant. De plus, la ligne trouve comme correspondance une autre ligne française qui peut emmener les voyageurs de Saint-Thomas (où l'on touche) sur Jacmel, en passant par Porto-Rico ; le service aboutit à Port-au-Prince. Et c'est ce qui lui permet de former correspondance en sens inverse, en passant par Petit-Goave, Jérémie et aussi Aux Cayes et Jacmel, après une escale

facultative à Cuba. Les prix de passage sur les ports haïtiens sont exactement les mêmes que pour Porto-Rico, c'est-à-dire 700 francs en première catégorie, 600 francs en deuxième et 300 en entrepont.

Les autres communications par mer dont Haïti peut bénéficier ne la relient point toujours directement à l'Europe. Voici le service de la Hamburg-Amerika Linie, ou Packet, comme on l'appelle aussi parfois, et dont ce service spécial porte plutôt le nom de Atlas Line. Celle-ci est une ancienne Compagnie particulière qui a été rachetée par la Compagnie allemande, désireuse de monopoliser de plus en plus le commerce avec cette île où les Allemands comptent une colonie importante, tout au moins par sa valeur. La Compagnie allemande assure actuellement un service régulier et hebdomadaire entre New-York et les différents ports d'Haïti ; elle a aussi un service mensuel venant de Hambourg, et qui, alternativement, passe ou non d'abord par les États-Unis. A noter, comme révélant la mainmise que poursuit la Compagnie allemande, son rachat récent de la Cameron Line, qui reliait les États-Unis à Haïti pour son propre compte. A titre de renseignement, nous dirons que le prix de passage par la Hamburg-Amerika Linie, en première classe, de New-York à Port-au-Prince, est de 12 livres 10 shillings. Nous devons également mentionner le service bi-mensuel de la Koninklijke West Indische Maildienst, entre Amsterdam Haïti, puis New-York et retour, alternativement ; la première escale est New-York, et à un autre voyage Haïti.

Quelques lignes existaient jadis qui ont disparu maintenant ; c'est le cas de la Compagnie anglaise Royal Mail, ou encore de la Compagnie transatlantique espagnole, de l'entreprise Herrera : la suppression de tous ces services

n'est pas pour montrer que la situation commerciale du pays soit excellente.

II. — Les chemins de fer ne jouent pas encore un rôle bien considérable dans les communications intérieures ; ils se développent néanmoins, et il est nécessaire de se rendre compte de l'état dans lequel ils se présentent actuellement. Voici des années et des années que des concessions avaient été accordées pour l'établissement de voies ferrées ; mais c'est seulement en 1901 qu'on s'est mis aux travaux de la ligne de Port-au-Prince au Lac Saumâtre ; cette ligne a un développement de 45 kilomètres ; son écartement est de 0 m. 75. Le gouvernement a garanti un intérêt de 6 pour 100 sur le capital d'établissement, limité à 16.000 dollars du kilomètre ; cette garantie est gagée sur une partie des droits d'exportation. La ligne traverse la plaine Cul-de-Sac, une des parties les plus fertiles de l'Ile, et il est certain que ce moyen de transport pourrait avoir une influence précieuse sur le développement du pays. Pour l'instant, ce sont surtout des bois que transporte le chemin de fer, une Compagnie américaine s'étant constituée qui a établi une scierie sur le lac et expédie les bois débités. On prétend que l'on prolongera quelque jour cette ligne jusqu'à Maissade. C'est la même Compagnie qui exploite les tramways de Port-au-Prince.

On a accordé la concession d'une voie ferrée de Cap Haïtien à Grand-Rivière, et on espère un jour qu'elle atteindra Port-au-Prince ; pour l'instant, elle n'a qu'une longueur construite de moins de 25 kilomètres. Cette construction se fait aux frais de l'Etat ; mais on va concéder l'exploitation à des particuliers ; ils s'engagent à établir un embranchement de Grand-Rivière à Saint-Michel, qui se trouve sur la ligne principale dont nous avons parlé, ce

qui assurerait des relations directes entre Port-au-Prince et Cap Haïti. Une concession également a été accordée pour une ligne des Gonaïves à Hinche, et nous devons dire que là les travaux sont commencés et poussés jusqu'à La Passerelle ; cette entreprise irait avec l'établissement d'un môle aux Gonaïves. On a en ce moment des ambitions assez vastes (étant donné le peu qu'on avait fait jusqu'ici), et c'est ainsi qu'une autre concession porte sur une ligne de Aux Cayes au Camp Perrin. Enfin on parle encore d'une ligne de Leogane à Aux Cayes, avec embranchements sur Jérémie et Coteaux, et peut-être jonction sur Port-au-Prince. Il existe maintenant une Compagnie nationale des Chemins de fer d'Haïti, ce qui est une nouveauté qui aura, espérons-le, une influence heureuse sur le pays.

III. — Au point de vue postal, Haïti, qui fait partie de l'Union Postale, n'est pas encore magnifiquement desservi (l'absence de voies ferrées ayant sa large influence en la matière). On compte une trentaine de bureaux; une partie des transports sont effectués par un service de petits vapeurs côtiers; les taxes postales sont maintenant payables en or. Pour les communications télégraphiques, c'est seulement en 1892 (ce qui semble invraisemblable) qu'une première ligne terrestre a été posée dans l'Ile : elle relie les principales villes entre elles ; construite par des particuliers, elle a été rachetée par l'État. Deux câbles relient Haïti au reste du monde. L'un appartient à une Compagnie française et gagne Cuba : il part du Môle Saint-Nicolas pour arriver à Santiago ; du reste, des câbles secondaires relient le Cap Haïtien et Port-au-Prince au Môle. En outre, du Cap part un câble sur Puerto-Plata (c'est-à-dire Saint-Domingue) et se dirige ensuite sur l'Amérique du Sud.

CHAPITRE IV

I. L'état languissant du commerce; statistiques imparfaites des importations et des exportations. Les articles d'exportation et les besoins de la consommation. Les pays avec lesquels Haïti est en relations. Douanes et tarifs d'exportation. Traité de commerce avec la France. — II. Les Banques et la situation monétaire.

I. — Nous avons laissé entendre à plusieurs reprises que le commerce du pays est loin d'être ce qu'il devrait, étant données et la population et les ressources naturelles qu'on y trouve. La situation économique et commerciale (nous ne dirons pas industrielle, et pour cause) est particulièrement mauvaise à l'heure présente. La chute du prix du café sur les marchés européens a eu une influence déplorable, par suite de l'importance que présente ce produit dans l'agriculture du pays. On souffre d'une prime sur l'or énorme, qui tient en partie à ces mauvaises conditions de vente du café. D'autre part, les importations languissent d'autant plus que les droits de douanes, déjà fort élevés, sont payables en or à un change très haut; le pouvoir d'achat de la population ne fait que diminuer continuellement. La république a passé au moins par trois crises terribles (nous parlons des plus récentes) : celle de 1891, une autre en 1896, et une toute récente en 1907; les deux premières ont été dues en bonne partie à des crédits exagérés faits aux commerçants du pays par leurs correspondants de l'étranger; et quand la chute des prix s'est produite, les faillites ont abondé. La dernière crise tient plutôt à des émissions exagérées de papier-monnaie, à une diminution des revenus, et à une augmentation des dépenses publiques : la mauvaise politique fait sentir son

influence. Les troubles incessants qui agitent le pays (bien que ce soit superficiel) ne peuvent manquer d'agir défavorablement sur sa situation générale.

Qu'on ne s'attende pas à ce que nous donnions des chiffres complets ni exacts sur le mouvement commercial de l'Ile ; on n'y tient point de statistiques, et ce ne sont jamais que sur des approximations qu'on table ; sans doute nous ne croyons pas à l'exactitude absolue des statistiques dressées dans nos pays, mais du moins on se trouve sur un terrain un peu plus solide qu'en Haïti.

Pour ce qui est des exportations, des évaluations assez vraisemblables ont été faites, qui nous renseignent à peu près sur la nature des produits que les Haïtiens peuvent vendre à l'étranger. Notons toutefois que, d'une année à l'autre, des variations énormes peuvent se produire, les récoltes étant sujettes elles-mêmes à des oscillations considérables, par suite de la façon primitive dont se font toutes les cultures. En bonne année moyenne, nous trouverons quelque 50 à 51 millions de livres de café, chiffre qui tombera souvent à moins de 40 millions. Pour le cacao, ce sera près de 5 millions de livres ; environ 4 millions pour le coton. Les graines de coton donnent parfois lieu à une exportation de plus de 6 millions de livres. Pour les peaux et cuirs, on atteindra fréquemment 1.200.000 livres, quitte à retomber une autre année à un mouvement moitié moindre. A citer encore 400.000 livres de chanvre, 500.000 de peaux d'oranges, 150.000 à 200.000 de cire ; enfin plus de 120 millions de livres de bois divers, dont la grosse masse est faite de bois de campêche, mais comprenant aussi du cèdre, du fustec, de l'acajou, etc. On peut ajouter à l'énumération des pistaches de terre et un peu de miel, et aussi cette fibre de

l'hénéquen qui a fait la fortune d'une partie du Mexique. D'une manière générale, le gros du café et du cacao s'en va sur le Hâvre (l'Allemagne, plus ou moins directement, n'étant point sans prendre une partie du cacao) ; par contre, ce sont les États-Unis qui prennent la plus grande part du bois et de l'hénéquen.

Les articles d'exportation ont assez sensiblement changé depuis que Haïti était colonie européenne, et que l'activité des colons mettait le pays en exploitation réelle, avec une population relativement réduite. A ce moment, on exportait du sucre et du tabac, de l'indigo, des écailles en même temps que des cuirs tannés. Et l'on estimait que la valeur des exportations atteignait 200 millions de livres tournois ; il faut dire que le sucre fournissait alors bien plus de la moitié de cette exportation. Le tabac a tenu une place considérable dans le commerce de l'Ile jusqu'au moment de la séparation de Haïti et de Saint-Domingue. En tout cas, il est tristement caractéristique de constater que, en 1890, on évaluait les exportations tout au plus à 14 millions de dollars. D'après les derniers chiffres qu'il soit possible de se procurer, et qui sont ceux de 1907, la valeur actuelle des exportations n'est que de 14.330.000 dollars, ce qui n'accuse pour ainsi dire aucun progrès dans le développement du pays. On se trouve toujours en présence de la stagnation. Et dans tout ce mouvement, point d'articles manufacturés : le sucre a disparu, et l'on peut dire que tout est formé de produits plus ou moins agricoles, ou de produits comme les éponges. Les cuirs tannés ne représentent qu'un poids infime, les exportations de rhum et d'alcool sont à peu près nulles ; on expédie sur l'étranger un peu de cuivre et de zinc, mais le cuivre tout au moins est du vieux cuivre.

Quant aux importations, nous les voyons languissantes elles aussi, ce qui est inévitable, et quoiqu'elles aient souvent tendance à dépasser les exportations, par suite de l'habitude que les habitants ont de s'endetter quand ils en trouvent la possibilité. Bien entendu, il ne faut pas compter se procurer des chiffres complets, la douane haïtienne ne se donnant pas la peine d'en dresser, en dépit des droits élevés qu'elle fait payer. Rappelons du reste que, au temps de cette occupation européenne à laquelle nous faisions allusion tout à l'heure, la valeur des importations était d'environ 20 millions de dollars (si nous nous exprimons dans la monnaie couramment employée maintenant), dont plus de 17 millions de dollars, ou, en monnaie de l'époque, plus de 86 millions de livres pour les provenances de France. Et dans ces valeurs n'était pas comprise l'importation des esclaves, qui représentait pourtant une contrevaleur au point de vue de la balance du commerce, et qui atteignait bien par an au moins 12 millions de dollars. Dans ce mouvement des importations, les tissus divers comptaient pour une valeur correspondant à 8 millions de dollars, puis les liqueurs et vins divers pour plus de 3 millions, la farine pour 2 millions et demi. Or, si nous passons brusquement en 1890, nous ne trouvons plus qu'une valeur de 10 millions de dollars d'importations, pour une population pourtant étrangement supérieure.

A cette époque où, par une heureuse fortune, les documents officiels ont donné des relevés qui semblent suffisamment exacts, la part des États-Unis dans les importations est déjà de plus de 6 millions et demi de dollars, tandis que celle de la France ne dépasse point 900.000 dollars ; l'Allemagne importe pour bien près de 2 millions, et l'Angleterre seulement pour 700.000 dollars.

Aujourd'hui, point d'évaluations officielles : ce qu'on sait avec une suffisante précision, c'est que les droits d'importations ont été de presque 2 1/2 millions de gourdes ou dollars, dont 800.000 à Port-au-Prince, plus de 200.000 à Jacmel, 130.000 aux Gonaïves, un peu plus à Saint-Marc, etc. D'autre part, les consuls généraux des pays étrangers représentés à Haïti estiment que la valeur des importations dans les onze ports ouverts que nous avons cités plus haut, ne doit pas dépasser 3.800.000 dollars or. Ce qui est particulièrement intéressant à relever, c'est que la part des États-Unis dans cette importation serait de 2.750.000 dollars or, contre 510.000 pour la Grande-Bretagne, un peu plus de 400.000 pour la France, et 90.000 à peine pour l'Allemagne. (Bien entendu, les importations peuvent être, à Haïti, beaucoup plus faibles que les exportations, du fait que celles-ci ont à couvrir les sommes énormes que le Gouvernement doit payer à l'étranger pour les intérêts de son énorme dette, toujours croissante.) Le commerce britannique semble peu à peu prendre la place qui appartenait au commerce français ; mais l'un comme l'autre s'effacent devant le commerce américain. Il faut dire que jadis, nous entendons avant 1880, la première place appartenait au commerce britannique, suivi par le commerce des États-Unis, la France venant en troisième lieu : ce qui prouve que des hauts et des bas se font sentir forcément dans ces relations commerciales. D'une manière générale, les États-Unis fournissent à l'Ile la farine, le lard, les articles d'alimentation courante ; de France, viennent les conserves, les toilettes soignées, les vins, la parfumerie, les articles de bureau ; l'Allemagne envoie le riz, la quincaillerie, la verrerie, la bière. Le Royaume-Uni se fait une spécialité des tissus de toute

espèce, en même temps que des objets en fer galvanisé et des clous, outils, chapeaux, cordes, etc. Le rôle de plus en plus important des Syriens dans le commerce local est certainement pour augmenter la part des marchandises anglaises dans les importations, parce qu'ils sont clients des producteurs britanniques pour des articles à très bon marché. Nous allons voir, d'autre part, qu'on espère beaucoup du nouveau traité franco-haïtien pour le développement du commerce français.

D'ordinaire, le commerce d'importation se fait de façon toute particulière dans l'Ile. Le plus souvent, en effet, les maisons de commission, qu'elles soient de New-York, de Paris, de Hambourg ou de Liverpool, ouvrent à leurs clients haïtiens des crédits en marchandises ; de la sorte, ils en reçoivent toutes leurs commandes pour les besoins les plus variés, et le commerçant indigène n'a pas d'intérêt à s'adresser aux fabricants des divers pays, qu'il faudrait payer comptant ; d'autant que les commissionnaires se chargent très fréquemment aussi de vendre les produits de leurs clients, et de se rembourser de cette façon. Ce sont les maisons de commission qui courent les risques. Et ces risques ne sont pas minimes, en même temps que les achats de la population se limitent au strict nécessaire, par suite de la pauvreté générale.

Celle-ci est grandement influencée, comme toujours, par les tarifs douaniers qui régissent le commerce d'importation et même d'exportation de l'Ile. Tout est étroit d'esprit dans le régime douanier haïtien : on y trouve, par exemple, prohibés à l'importation les sucres bruts, tout aussi bien que les armes à feu ou que les pétroles très légers, et, à l'exportation, les animaux tout comme les métaux précieux. D'autre part, la quotité des droits est

fort élevée, 30 cents le baril d'avoine, 50 cents la paire de carafes en cristal, 50 cents la douzaine de bas de coton, 4 dollars les 60 gallons de vin ordinaire, etc. C'est une loi du 4 septembre 1905 qui a arrêté les tarifs de douanes. On y trouve un chapitre de droits d'exportation : 3 dollars par exemple les 1.000 pieds d'acajou, 2 les 100 livres de brisures de café, 3 pour le café proprement dit, 3 pour les peaux de bœufs, aux 100 livres également ; et aussi des taxes frappant le cuivre, le henequen, le plomb, l'écaille, les bois divers, sans parler de droits de statistiques divers. Des modifications assez nombreuses ont été apportées à ces tarifs, mais toujours dans le sens d'une aggravation : c'est ainsi qu'en août 1906, on a spécifié le payement des droits d'importation en or américain ou en papier-monnaie, au change de 305 pour cent. On a établi un peu après un tarif minimum et un tarif maximum, pour faire la base des fameuses conventions commerciales, où chacun essaye de ne rien donner à l'autre contractant ; et le tarif maximum est formé par majoration de 50 pour 100 du tarif de 1905. On a modifié le payement des droits en juin 1907 ; mais c'était pour faire peser sur les marchandises des surtaxes énormes. Et en juillet de la même année, on a élevé encore le droit d'exportation du café triage. Tout cela parce que le Gouvernement a besoin de ressources pour ses dettes croissantes. En somme, les changements, quels qu'ils soient, sont encore plus mauvais que l'élévation même des droits, car le commerce ne trouve plus aucune stabilité. Nous pourrions ajouter que ce commerce a également souffert d'une guerre de tarifs à laquelle Haïti et l'Allemagne se sont livrés, au préjudice de chacun des pays.

Nous avons fait allusion tout à l'heure à une convention

commerciale nouvelle signée entre Haïti et la France : elle a remplacé l'accord de 1900, et elle date de janvier 1907. Le principe en est que Haïti consent, en faveur de certains de nos produits, une réduction de 33 1/2 pour 100 sur l'ensemble de ses taxes douanières, tandis que la France lui concède en retour, pour 3 années, son tarif minimum au bénéfice des cafés, des cacaos, des bois, des chocolats, et un peu de tous les produits que nous avons cités dans l'exportation de l'Ile. La réduction à notre profit porte sur une foule d'articles, aussi bien les vins, les articles militaires, la chapellerie, que la chemiserie ou la bonneterie. Les autres pays se sont beaucoup émus de cette convention, et considèrent qu'elle peut amener la prédominance de bien des articles français ; les Belges en particulier, qui espéraient prendre pied sur ce marché, en désespèrent maintenant. Mais ce n'est point cela qui augmentera les facultés d'achat du consommateur haïtien, et c'est précisément ce dont on souffre ; il suffit des taxes d'exportation et de leur variabilité incessante pour étouffer le commerce et la production.

II. — Au point de vue bancaire, l'état du pays n'est pas très avancé, mais on peut se demander s'il serait opportun, dans la situation actuelle, de modifier et d'améliorer les conditions présentes. Il existe du reste la Banque Nationale, création d'origine française qui date de 1881. Elle possède son établissement principal à Port-au-Prince, mais aussi des succursales dans les divers ports ouverts. La direction supérieure est à Paris, mais l'administration courante est faite naturellement sur place. Cette banque a la nationalité haïtienne, elle peut posséder, acquérir, recevoir de toutes manières, comme un citoyen haïtien. Elle peut émettre du papier-monnaie sous certaines conditions,

elle est chargée de la frappe des monnaies haïtiennes, etc., et du service de trésorerie du Gouvernement. Notons en passant que, dernièrement, on a présenté au Parlement un projet tendant à remplacer la Banque Nationale par une Banque Agricole.

Cela ne suffira pas à faire disparaître les maux dont souffre le pays, et en particulier la si mauvaise situation monétaire, où l'instabilité se fait sentir en même temps que la déplorable qualité de la monnaie. Disons d'abord que la circulation par tête d'habitant est de 6,74 dollars nationaux, ou gourdes, qu'il ne faut pas confondre avec le dollar américain remboursable en or. La monnaie est formidablement dépréciée, et le change subit des variations qui ruinent toutes les prévisions commerciales. En 1903, on se plaignait des fluctuations qui allaient de 100 à 150 pour 100; la prime est en grande partie sous l'influence de la récolte du café. Mais il y a eu mieux, ou plutôt pire, depuis lors. On a vu le change monter à 230 et 250 pour cent; ce qui n'empêchait pas le Gouvernement d'exiger pendant un temps le payement en or des droits d'importation, et, d'autre part, d'émettre du papier-monnaie, ressource enfantine des États aux abois. Durant l'année 1905, on a vu le change atteindre le taux fantastique de 700 pour 100 ; et l'on reprit l'émission du papier-monnaie, la Banque Nationale n'ayant pu persévérer dans les efforts qu'elle avait tentés d'abord pour arrêter cette émission. Au commencement de 1906, le change était encore à 60 pour 100; il est vrai qu'à la fin de l'année il s'abaissait à moins de 370, ce qu'on considérait comme fort satisfaisant. Au commencement de 1907, un retrait de 5 millions de papier-monnaie l'a fait sensiblement baisser. On avait courageusement consacré au retrait du papier-monnaie une bonne

partie des droits d'entrée. Mais par contre, et pour y trouver un bénéfice alimentant le budget, on a émis 1.600.000 gourdes de pièces de nickel de 5 centimes, et un million de pièces de 10 centimes. Rien qu'en papier-monnaie, il reste actuellement en circulation dans le pays près de 8 millions de gourdes. Les finances comme la monnaie sont avariées, et cela contribue encore à arrêter la mise en valeur d'un pays très riche.

CHAPITRE V

I. Les richesses végétales et animales de Haïti. Le bétail et l'élevage; les améliorations à réaliser. — II. La situation agricole au temps de la domination française et la décadence postérieure ; le sucre et la canne ; le café et son importance prédominante ; coton et cacao. Les produits d'avenir, caoutchouc, fruits, tabac, etc.

I. — Haïti est particulièrement bien doté par la nature et en jetant un coup d'œil sur les produits végétaux et animaux, on se rend compte de tout ce que l'on y pourrait faire, et du peu de parti que l'on tire actuellement de ces ressources.

L'élevage des animaux domestiques est entièrement négligé dans l'Ile, et les trois quarts au moins de la viande consommée dans le pays proviennent de la République Dominicaine, où l'on néglige moins les ressources à tirer de l'agriculture. Et pourtant, à tous égards, le bétail serait d'une exploitation fort rémunératrice; les plaines diverses nourriraient sans peine des troupeaux considérables, et les peaux s'exporteraient dans les meilleures conditions à l'état salé, si l'on ne voulait installer des tanneries dans le pays. Dans cette contrée où les

animaux sauvages dangereux font absolument défaut, les porcs sauvages, nous entendons revenus à l'état sauvage, prospèrent sans soins aucuns ; dans l'est, on trouve des troupeaux de bœufs et aussi parfois de chevaux qui se multiplient à loisir. On peut faire vivre sans peine un peu partout les chevaux comme les ânes, les moutons comme les bêtes à cornes, les chèvres comme les porcs. L'âne en particulier rend des services précieux, dans cette contrée où les voies de terre sont si rudimentaires, et l'on trouverait à l'exporter de côté et d'autre dans les Antilles et l'Amérique centrale ou du Sud, partout où l'on a à assurer des transports en région montagneuse, sans pouvoir recourir aux voies de fer. L'âne d'Haïti est extraordinaire pour sa robustesse comme pour sa docilité.

Le cheval qu'on trouve dans l'Ile présente, lui aussi, des qualités particulières ; et si son élevage était l'objet de quelques soins, il y aurait là une industrie susceptible de donner de brillants résultats. Le cheval haïtien doit son origine au cheval andalou, introduit jadis dans les Antilles par les Espagnols. Modifié par les conditions climatériques spéciales, il présente une taille bien inférieure à celle des chevaux des zones tempérées ; mais il a une ardeur exceptionnelle, et le plus souvent (un peu, il est vrai, faute de persévérance), on doit se contenter de le mettre à la selle, sans l'atteler à la charrette ou à la voiture. On a essayé timidement des croisements avec des chevaux introduits des États-Unis ou de la Jamaïque, et, comme en bien d'autres matières dans ce pays, on n'a pas persévéré dans les tentatives faites. On pourrait certainement se livrer à l'élévage méthodique, et l'exportation offrirait un débouché important à cette industrie pastorale.

Le gros bétail est employé comme animal de bât, et toujours par suite de l'état des routes ; on utilise pour cela les taureaux, qui sont robustes et de bonne taille ; la vache produit fort peu de lait, à la fois à cause du climat, de l'état des pâturages, et enfin des pratiques fort arriérées suivies dans le choix des bêtes, on ne peut arriver à fabriquer ni beurre ni fromage, et peut-être en cette matière encore y aurait-il des essais intéressants à tenter. Pour l'élevage du mouton, on ne l'a jamais entrepris sur une véritable échelle commerciale, et il faut bien avouer que la viande de mouton obtenue en dehors des régions vraiment montagneuses, n'est pas souvent de bonne qualité. On trait brebis et chèvres pour répondre aux besoins de la population, le lait étant un aliment précieux dans ces régions. Les chèvres sont largement mises à contribution, mais cela parce qu'on peut les laisser à elles-mêmes à peu près à l'abandon.

Ce qui domine en effet dans ces industries pastorales telles qu'elles se présentent à Haïti, c'est que le manque d'initiative et de soins se manifeste de la façon la plus déplorable. Pour le porc même, on l'a laissé revenir à l'état sauvage, et il offre un aspect curieux, maigre et allongé, ne rappelant que de fort loin les porcs que nous voyons nourrir dans les étables pour l'engraissement ; et cependant cette viande de porc est consommée en grande quantité. Il semblerait que l'effectif du bétail ait tendance à diminuer à Haïti, ce qui est tristement caractéristique, étant donnés les terrains immenses qui restent sans utilisation.

II. — Il suffirait de nous reporter à l'état du pays au temps de la domination française, pour juger de ce qu'il serait possible de demander au sol de l'Ile, ou plus exac-

tement de la portion de l'Ile qui constitue la République actuelle d'Haïti. La valeur de la propriété foncière au temps de cette domination française (et comme le rappelle M. Robin) était au moins d'un milliard de livres tournois ; il fallait y ajouter la valeur des esclaves, qui atteignait bien plus de 250 millions de livres, et dont l'achat était permis en réalité par les rendements très élevés que fournissaient les cultures dans la colonie. Tout cela était dû aux qualités du sol, à la merveilleuse productivité naturelle, qui est loin d'être épuisée à l'heure présente, et à laquelle on pourrait donner le précieux concours des engrais artificiels, si les capitaux et l'esprit d'entreprise ne faisaient point défaut dans le pays. Il n'y a pas de raison pour qu'on ne retrouve pas à Haïti le degré de prospérité auquel on était parvenu à la fin du dix-huitième siècle, si naturellement on fait ce qui est nécessaire pour cela.

On dit avec raison qu'il n'y a pas un produit commercial des tropiques qu'on ne puisse obtenir à Haïti, et d'autant qu'on a la ressource de se livrer à la culture dans les terres basses ou au contraire dans les terres hautes. Dans ces dernières, on trouve (souvenirs du temps passé) des pêches aussi bien que des pommes, des fraises ou des framboises ; on peut cultiver dans le pays tous les arbres et toutes les plantes des tropiques, à peu près tous les légumes et tous les fruits des contrées tempérées. C'est tout au plus si la cherté des produits alimentaires, sous l'influence des droits de douanes élevés, a quelque peu poussé au développement agricole à certains égards. C'est qu'en effet, le pays est appauvri par cette législation douanière, et on ne trouve même pas les minces capitaux indispensables à une mise en culture partielle. Lorsqu'il s'est agi de mettre en exploitation

les forêts abondantes que possède l'Ile, dans un autre but que l'utilisation du campêche et des bois de grand prix, il a fallu attendre l'initiative d'une Compagnie étrangère ; et quand on a donné récemment une concession pour la coupe des bois dans l'arrondissement de Port-au-Prince et dans les départements de l'Artibonite et du Sud, c'est une Compagnie américaine qui a repris l'affaire en main : elle tire parti des bois abattus en préparant des traverses de chemins de fer, des barils, des bois de construction.

Ce qui montre combien l'initiative fait défaut en Haïti, même pour des produits dont la vente est assurée, c'est que le riz, dont on fait une consommation constante et considérable, le riz que mangent toutes les familles haïtiennes à chaque repas, accompagné généralement de haricots, est à peine cultivé ; on l'importe presque exclusivement d'Allemagne, et un peu aussi maintenant de Hollande. La vanille pousse très bien et pourrait donner lieu à une culture rémunératrice; mais on se contente d'en tirer parti comme plante d'agrément.

On s'attendrait, étant donné ce que nous avons constaté dans les autres Grandes Antilles, à voir le sucre, et la canne par conséquent, jouer un rôle important dans les cultures et l'industrie agricole de la République. Sans doute y a-t-il eu une crise générale sur le sucre dans toutes les régions productrices de cannes; mais cette industrie n'en continue pas moins à tenir une place considérable dans les pays dont il a fait jadis la fortune. Au temps de la colonisation française, le sucre constituait effectivement l'article d'exportation le plus important : la valeur en atteignait 117 millions de livres tournois, pour un poids de quelque 160 millions de livres,

D'autre part, la production de l'indigo donnait lieu à une exportation de près de 11 millions de livres tournois.

Le sol est particulièrement propre à la culture de la canne, elle y croît avec une rapidité surprenante et y acquiert une taille rare, parfois plus de 6 mètres de haut pour 10 centimètres de diamètre à la base. Et pour atteindre ces proportions, elle ne réclame pour ainsi dire aucuns soins ; des rejets se forment très vite après la coupe, n'exigeant aucune plantation pour assurer l'avenir. On estime que la mesure de surface qu'on appelle un carreau, et qui correspond à peu près à 100 mètres carrés, peut fournir en une saison une récolte brute de 4.000 kilos de sucre non raffiné. Et pourtant la culture de la canne est si peu importante en Haïti, qu'elle ne donne de produits que pour la consommation intérieure. Rien ne serait plus facile que de faire revivre cette culture, ainsi que celle de l'indigo, si les capitaux et l'initiative ne faisaient point défaut. L'indigo pourrait rapporter des millions de dollars annuellement : la plante croît spontanément partout et donne deux récoltes par an. Il est vrai qu'il faut tenir compte de la concurrence terrible que les couleurs artificielles font aux colorants végétaux. Nous devons reconnaître que quelques progrès s'accusent dans l'industrie sucrière : une sucrerie de belles proportions et bien installée s'est établie aux Cayes (dont les machines ont du reste été achetées aux États-Unis). Un certain nombre d'Haïtiens sont, de plus, en train de négocier l'achat de vastes terrains pour la culture de la canne, qui serait traitée dans une centrale faisant de beau sucre blanc ; il ne faut pas oublier que celui-ci est introduit des États-Unis pour l'instant.

La culture la plus couramment pratiquée à Haïti est

encore celle du café ; et, en dépit des qualités de ce café haïtien, il y a là un tort, comme dans toutes les monocultures. Nous rappelons d'un mot que ce produit va à peu près uniquement sur l'Europe, les Américains du Nord étant incapables d'apprécier le bon café. C'est la récolte de café qui sert de baromètre à la prospérité du pays, et c'est pour cela que celle-ci subit des variations si brusques, si profondes et si dangereuses. On sait d'ailleurs combien les cafés à bon marché du Brésil, produits de façon tout exagérée, nuisent aux producteurs de café du reste du monde. Autrefois, les cafés haïtiens se vendaient au moins 60 francs les 100 kilos au Hâvre, tandis que maintenant les prix sont à peu près de moitié. Et nous ne nous attristons pas, bien au contraire, en voyant des planteurs d'Haïti arracher leurs plants de café, et les remplacer par des bananiers et d'autres plantes dont nous allons parler.

La récolte peut atteindre parfois des totaux énormes, puisque l'exportation de la campagne 1903-04 a été de 8.000 balles; mais par contre la campagne 1905-06 n'a permis l'exportation que de 30.000 sacs. A noter, comme nous l'avons laissé entendre, que les pratiques financières du Gouvernement sont loin de venir en aide aux cultivateurs de café : le fait est que, en 1903 notamment, pour pouvoir exporter 100 livres de café représentant une valeur de 2,90 dollars or, le commerçant devait payer à l'État une taxe de 3 dollars. Nous devons bien ajouter que la culture et la préparation de la graine se font de façon fort négligée à Haïti, ce qui influe défavorablement sur la quantité qu'on peut récolter en fin de campagne, et aussi sur le prix qu'on en peut recueillir.

En présence de la disette de coton qui se manifeste, il

semble que le pays aurait avantage à se livrer plus activement à la production de cette matière première. Mais on est en train de faire des écoles, au point de vue de la préparation des cotons; et les exportateurs se sont trouvés plusieurs fois en perte, par suite du mauvais accueil que recevaient en Europe des cotons « matelassés » provenant de l'Ile. Le sol et le climat sont certainement tout à fait appropriés au cotonnier. Et, au temps de cette prospérité coloniale à laquelle nous avons fait allusion plusieurs fois avec des regrets, on exportait près de 9 millions de livres de coton. Après une chute presque complète, cette culture se releva sensiblement au moment de la guerre de Sécession, et l'on sait pourquoi. Il y aurait à faire, de nouveau, dans cette voie.

Le cacao semble prendre une place de plus en plus importante dans l'industrie culturale du pays, alors qu'il n'était produit qu'en quantité assez faible vers la fin du dix-huitième siècle; on le cultive surtout dans la moitié ouest de la République, du côté de Jérémie; c'est un produit pour lequel on n'a point à craindre la surproduction et qui se vend parfaitement, à condition de se présenter de façon satisfaisante à l'acheteur.

Les chiffres statistiques que nous avons fournis montrent quelle importance a le campêche dans le commerce et par suite dans l'industrie (toute primitive) du pays; il est courant qu'on en exporte chaque année 100 millions de livres; c'est un produit excellent, apprécié partout. Mais il est fort à craindre que l'exploitation qu'on en fait ne menace d'épuiser les ressources du pays, car il va sans dire qu'on ne se préoccupe pas d'assurer l'avenir en la matière.

Il ne manque pas d'ailleurs d'autres produits végétaux pour tenter l'esprit d'entreprise à Haïti, et vers lesquels

on commence parfois de se diriger timidement. C'est ainsi qu'on donne quelque attention au caoutchouc, et qu'une plantation a été mise en exploitation pour la première fois près de Cap Haitien. Il y a, si l'on veut, un avenir considérable dans la culture de certains fruitiers et l'exportation des fruits, particulièrement sur les États-Unis, qui constituent un marché toujours avide de ces denrées, et qu'il s'agisse de bananes ou de mangos, d'oranges, de limons ou d'autres fruits. Il faut naturellement pour cela le secours des capitalistes, étant donné, encore une fois, que le pays ne possède ni les capitaux ni les initiatives nécessaires à ces entreprises. Il y aurait de même beaucoup à faire en matière de culture du tabac ; à Saint-Domingue, le tabac réussit parfaitement, il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même d'Haïti.

Il y aurait également des entreprises très productives à poursuivre en matière de plantes médicinales, qui abondent dans la petite République ; on aurait à tirer parti de l'arrow-root, du manioc et d'une foule de plantes susceptibles de fournir des fécules utilisables ; les plantes à parfum ne manquent point non plus, pas plus que celles auxquelles on pourrait demander des fibres textiles.

Toutes ces richesses demeurent encore inexploitées pour la plupart et le pays se débat dans une situation financière pénible, alors que le développement de l'industrie, de l'agriculture et du commerce lui assurerait la richesse publique et privée.

CHAPITRE VI

I. Les richesses minérales et le sous-sol de Haïti : cuivre, or, argent, fer et autres métaux. La législation. — II. L'industrie proprement dite et sa situation primitive. — III. Les poids et mesures. — IV. Les impôts et les inconvénients économiques de l'état de choses politique et financier. — V. Les perspectives d'avenir, l'intérêt qu'a la France au développement d'Haïti ; l'envahissement américain.

I. — Nous n'avons encore parlé, comme richesses naturelles d'Haïti, que des produits végétaux ou animaux ; mais il va de soi que le sous-sol de l'Ile renferme aussi de richesses minérales bien réelles, pour la mise en œuvre desquelles il faut toutefois des efforts encore plus éclairés et des capitaux plus considérables que pour les exploitations agricoles ou culturales.

Les Américains, qui se préoccupent beaucoup d'Haïti à un point de vue qui n'est aucunement désintéressé, ont poursuivi depuis un certain temps des recherches générales ou spéciales sur cette question ; et ils sont arrivés à la conclusion que le pays renferme des richesses minérales abondantes, dont on peut fort bien augurer, quoique, en fait, elles n'aient point encore été mises en exploitation. On aurait rencontré en quantités très suffisantes pour justifier tout de suite des travaux, de la pierre à chaux, du porphyre, du plâtre ; tout aussi bien que de l'or, de l'argent, du cuivre, du fer, de l'antimoine, de l'étain, du soufre, du kaolin, du nickel, de la houille.

Déjà des concessions ont été accordées, et c'est le cas particulièrement pour les affleurements de cuivre et de fer qui ont été reconnus à Terre-Neuve, près des Gonaïves ; on s'est attaqué aux principales veines, et les résultats

obtenus sont encourageants. La concession d'exploitation a été accordée à un syndicat des Gonaïves, qui a fait venir des ingénieurs américains pour conduire les travaux. Les analyses effectuées sur des échantillons de minerais de cuivre ont révélé la présence de 10 à 25 pour 100 de cuivre ; d'ailleurs, presque tous les échantillons contiennent de l'argent et même un peu d'or, ce qui n'a peut-être pas pratiquement des conséquences bien importantes. Il existe une mine de cuivre à Massaïde; mais jusqu'à ces temps derniers on n'a pu rien y faire, parce que les moyens de transport manquaient pour amener sur place les machines indispensables. C'est le cas également pour un gisement de charbon que l'on a reconnu et commencé de mettre en œuvre, et dont le succès dépend de cette voie ferrée de Hinche dont nous avons parlé plus haut. En fait, il semble bien que ce charbon de terre est tout uniment du lignite ; mais la couche en est à la fois très profonde et très étendue, et ce combustible pourrait certainement rendre de grands services au point de vue industriel ; le mieux serait sans doute de le transformer en briquettes, ainsi que cela se fait en Allemagne.

La législation minière d'Haïti n'accorde de concessions que pour un seul métal ou substance à la fois ; et si un autre métal se découvre ensuite, il faut obtenir une concession nouvelle et spéciale à cet égard : c'est une complication qui ne sera pas sans inconvénients, le jour où l'industrie minière prendra un certain développement.

Dans l'indication des substances minérales que doit pouvoir fournir le sous-sol d'Haïti, il y aurait certainement lieu d'ajouter le manganèse, le sel, le platine, les phosphates. Parmi les districts miniers particulièrement bien dotés, nous signalerons les communes de Saint-

Michel, de Doudou, de Limonade et de Plaisance, dans le nord ; puis celles de Mirebalais, de Lascahobas et de Banica, dans le nord-ouest de Port-au-Prince. La région de Jacmel serait également intéressante, de même que celle de Aux Cayes et de Artibonite. Mais on est encore un peu dans l'inconnu pour toutes ces richesses minérales, et il se passera sans doute bien longtemps avant que les capitalistes osent se risquer pour des entreprises de durée, et en même temps fort chanceuses, dans un pays où on ne les accueille pas toujours bien quand ils sont étrangers.

II. — Si l'industrie agricole est encore fort primitive, il en va tout au moins de même de ce qu'on peut appeler l'industrie proprement dite. En 1903, on citait tout uniment, et cependant avec une certaine satisfaction, une fabrique de savon, une de bougies, puis une manufacture d'allumettes et une usine à glace. Mais depuis lors, quelques progrès ont été réalisés : le pays possède maintenant une fabrique de chocolat et une fabrique d'eau de seltz; on a fondé également quelques fabriques de cigares, qui donnent des produits dont l'arome est fort apprécié par les fumeurs. Deux autres savonneries se sont installées, d'où ne sortent du reste que des savons communs, les articles de toilette venant presque exclusivement de France. De plus, durant l'année 1907, il s'est fondé à Port-au-Prince une tannerie dite Tannerie Continentale ; elle ne semble pas produire encore de bien bons cuirs ou des cuirs bon marché, car les cordonniers du pays aiment mieux faire venir les cuirs qu'ils emploient des États-Unis.

III. — Avant d'en finir avec Haïti, nous indiquerons brièvement les unités principales de poids, de mesures, dont on se sert ordinairement. Comme monnaie, nous avons

employé indistinctement le mot de gourde ou de dollar ; on ne peut assimiler la gourde au dollar qu'en valeur nominale. La monnaie en circulation se compose en réalité de gourdes-papiers, puis de pièces en nickel et de pièces en bronze. Théoriquement, le système métrique est en vigueur à Haïti ; et assez récemment, une loi a été proposée, au Parlement dans le but de modifier le système des poids et mesures. En fait, on se sert couramment des anciennes mesures : l'aune, le pied, la toise, vieilles unités françaises ; le quintal de 100 livres et la livre de 500 grammes, puis la pinte et aussi le gallon américain.

IV. — Nous avons suffisamment fait comprendre les difficultés diverses en présence desquelles se trouvent les industries et les industriels. Le poids des impôts n'est pas un des moindres, et c'est une de celles avec lesquelles doivent le plus compter les gens qui seraient tentés d'entamer quelque entreprise dans le pays. On peut déjà s'en rendre compte en comparant l'importance du seul budget de l'État avec le chiffre de la population, et aussi avec le mouvement du commerce. On se débat constamment contre des lois analogues à celle qui a été votée en août 1905 sur le timbre dit proportionnel : elle est venue imposer une taxe de 1 pour 100 sur le montant nominal de tous les effets publics haïtiens ou étrangers, sur les obligations et actions des sociétés en circulation. D'autre part, on décrétait une taxe de 10 pour 100 sur le revenu de tous ces titres, puis un timbre de 2 pour mille sur tous les chèques, traites et effets de commerce négociables ; ensuite un droit de transmission de 1/2 pour 100 sur chaque vente de titres, effets publics, effets commerciaux et endos ; enfin un droit de licence s'élevant à la moitié du montant de la patente à payer par chaque étranger qui désire exercer

une profession, une industrie ou un commerce en Haïti; et finalement un droit de passeport de 5 dollars or pour chaque voyageur partant sur l'Europe ou les États-Unis, droit réduit à deux dollars pour ceux qui se dirigeraient sur quelque point des Antilles. Voilà qui montre bien à quels expédients le Gouvernement se voit continuellement forcé de recourir, et aussi la tendance que l'on a de décourager les étrangers qui veulent établir d'une manière quelconque des relations commerciales entre Haïti et les pays extérieurs.

V. — Tant que cette situation et ces façons de faire subsisteront, tant qu'on n'arrivera pas à comprendre que seul le développement du commerce et de l'industrie est susceptible d'assurer au pays la prospérité, et au budget des recettes abondantes, nous entendons suffisantes pour répondre aux besoins réels; tant qu'on ne se rendra pas compte que de lourds droits de douanes, que des taxes d'exportation élevées tuent la poule aux œufs d'or; Haïti ne sortira pas de l'état de médiocrité qui y fait actuellement le fond de la vie. La dépréciation de la monnaie n'est pas près de disparaître notamment, si l'on ne prend des mesures courageuses en vue d'une suppression complète des émissions de papier-monnaie ou de monnaies divisionnaires, faites dans le but d'assurer à l'État des bénéfices réalisés aux dépens de la collectivité. Nous serions tout particulièrement intéressés, en France, à ce que Haïti reprît un peu de sa prospérité d'antan : c'est qu'en effet, en dépit des souvenirs terribles de la révolte de jadis, la France a de vives sympathies dans cette petite République; c'est en France que, encore maintenant, viennent la plupart des jeunes gens qui désirent se donner une instruction supérieure; ce sont les modes de

France que l'on suit, et nos industries de luxe trouvent une bonne clientèle à Haïti, quand la situation économique n'y est pas par trop déprimée. Il est bien certain qu'on doit faire un certain crédit à la population haïtienne, qui n'a pas un long passé derrière elle ; et il faut songer que bien des pays européens ont commis des fautes financières et économiques aussi graves que celles dont nous avons signalé ici les résultats. Mais il faudrait du moins voir des progrès s'accuser; et malheureusement on ne semble pas se douter de la voie féconde où l'on pourrait s'engager.

Aussi bien, au point de vue français, ou même européen, on peut s'inquiéter de l'avenir considéré de façon un peu plus étroite : et nous retrouvons ici cet envahissement des Antilles par l'élément yankee, que nous avons signalé et que nous avons constaté de la façon la plus manifeste à Porto-Rico et à Cuba. Les quelques progrès qui sont réalisés dans la République d'Haïti se font par l'intermédiaire et au profit des Américains, considérés soit comme peuple, soit comme individus. A plusieurs reprises, les États-Unis ont laissé transparaître le désir qu'ils ont de créer tout au moins une station navale sur le territoire d'Haïti : il n'est pas démontré qu'ils aient l'ambition d'absorber, d'annexer vraiment la République, à cause des difficultés de ce problème noir qu'ils rencontrent sur leur propre territoire. Mais il est bien sûr que, à plusieurs reprises, des capitalistes américains, appuyés sous main par le Gouvernement de la Confédération, ont offert des sommes considérables au Gouvernement haïtien pour consolider cette dette publique qui pèse si lourdement sur ses finances et entraîne une exagération croissante des droits de douanes ou d'exportation, et des impôts de

toutes sortes. Les capitalistes dont il s'agit demandaient les douanes du pays en garantie, ce qui aurait amené une sorte de protectorat américain, au moins financier, sur le pays. Nous verrons que les Américains ont réussi à établir ce contrôle financier de la Confédération yankee sur Saint-Domingue, dans des conditions un peu analogues.

Nous espérons que Haïti pourra se relever et tirer heureusement parti de toutes les richesses que lui a prodiguées la nature, sans qu'il tombe dans l'orbite douanière des États-Unis ; car cette chute romprait la plupart des relations commerciales, pourtant encore trop rares, qui existent entre notre pays et la petite République antillaise.

QUATRIÈME PARTIE

SAINT-DOMINGUE

CHAPITRE PREMIER

I. Situation, orographie, hydrographie; le climat, la salubrité, les conditions météorologiques. — II. La formation de la République. Son organisation actuelle. — III. Ses finances, le poids de sa dette; l'intervention américaine dans la liquidation de la dette et dans les douanes.

I. — Il va de soi que, appartenant à la même Ile que Haïti, Saint-Domingue ou, ainsi qu'on dit plus exactement dans les milieux officiels, la République Dominicaine, doit ressembler à bien des égards, comme climat, productions, etc., au pays que nous venons de parcourir avec le lecteur. Elle possède une frontière commune avec Haïti, et elle voisine dans l'est avec Porto-Rico, dont la sépare un bras de mer qui n'a guère que 70 milles de large, et avec lequel elle entretient des relations assez suivies. Saint-Domingue se trouve sur le chemin des navires qui iront d'Europe au Canal de Panama, et c'est pour cela que les Dominicains escomptent une prospérité exceptionnelle

pour leur pays du fait de l'ouverture du fameux Canal. Il est certain que le Détroit de la Mona, entre Saint-Domingue et Porto-Rico, s'imposera comme passage, surtout étant donnée sa sécurité ; mais il n'est pas absolument démontré que les effets de la nouvelle voie de communication soient aussi considérables et tels qu'on les attend.

Il est intéressant, à un point de vue un peu plus large, de constater que le port Saint-Domingue, par exemple, n'est qu'à 1.530 milles, et Puerto-Plata, à 1.250 milles de New-York; ces deux établissements maritimes se trouvent respectivement à 800 et 900 milles de Panama ; puis à 3.125 et 3.165 milles de Cadix. Quitte à revenir sur les ports de la République, nous noterons tout de suite que les côtes sont en général basses et sablonneuses, marécageuses même ; mais on trouve sur le littoral certains bons ancrages, au moins pour des navires de tirant d'eau modeste, et surtout il faut citer la magnifique baie de Samana, sur laquelle les Américains ont jeté les yeux, et dont les eaux abritées pourraient recevoir toutes les flottes du monde. On pourrait également attirer l'attention sur la baie de Manzanillo, et sur bien d'autres ancrages ; mais tous ont l'inconvénient de n'être ni aménagés ni utilisés.

La République Dominicaine est séparée de sa voisine, par une frontière qui est considérée comme s'étendant de l'embouchure de la rivière Perdenales à celle de la rivière Massacre ; à bien des reprises des discussions se sont élevées au sujet de cette frontière, dont l'origine remonte à 1777. Saint-Domingue occupe en réalité à peu près les deux tiers de l'Ile, environ 48.000 kilomètres carrés. On y retrouve ces chaînes de montagnes séparées par quelques plaines plates et un grand nombre de vallées plus ou

moins accidentées, que nous avions signalées pour Haïti. La principale chaîne est la Cordillère del Cibao, dont la hauteur moyenne est comprise entre 1.200 et 1.500 mètres, mais dont certains sommets dépassent 2.500 mètres. Parallèlement à cette Cordillère centrale, il y a, au nord, la Sierra de Samana et celle de Monte-Cristi. C'est entre les deux grandes chaînes que se trouve la région qu'on appelle communément El Cibao, et qui constitue une plaine agricole admirable.

Toutes ces montagnes élevées donnent naissance à de nombreux cours d'eau, qu'on retrouvera sur la carte; quelques-uns ont un parcours de 400 kilomètres. Bien entendu, ce sont plutôt des torrents dans toute la partie montagneuse; mais, dans les plaines plus ou moins voisines de la mer, ils prennent des allures assez modérées; et quoique bien souvent alors ils perdent considérablement en profondeur par les apports qui s'y forment, des embarcations de faible tonnage y peuvent remonter assez loin et charger les produits de l'intérieur. Il existe dans l'intérieur du pays plusieurs lacs de dimensions assez grandes, et dont les eaux sont salées ; ils ne présentent guère d'utilité, et il serait plutôt avantageux de les voir dessécher.

La côte septentrionale et la côte orientale sont bien mieux exposées aux vents alizés, et la température moyenne y est moins élevée que dans le reste de l'île. Tout naturellement, comme nous sommes ici dans la région tropicale, le climat est chaud et humide; les vents réguliers, qui soufflent de la mer le jour et de l'intérieur le soir, ont une heureuse influence, et il est rare qu'à Saint-Domingue même on atteigne plus de 33° C. Les pluies abaissent comme de juste la température : elles se produisent dans

le sud, l'ouest et l'intérieur d'avril à novembre, tandis que, dans l'est, la saison des pluies est de mai à décembre. D'ailleurs, dans la montagne, la température est considérablement plus basse que sur le littoral, et il est des points où la nuit le thermomètre descend à 0°. Certainement Saint-Domingue n'est pas un séjour inoffensif pour les étrangers, on y a à craindre les affections du foie en particulier; mais la malaria est assez rare, sauf dans les régions marécageuses, et la fièvre jaune n'est jamais que sporadique et importée.

Les ouragans sont à redouter, il y en a eu de terribles par leurs effets, en 1883 et 1894 notamment; d'autre part, on a subi parfois des tremblements de terre épouvantables; mais ceux qui se produisent maintenant sont considérablement atténués, par rapport à ceux de 1770 par exemple ou de 1842.

II. — Sans vouloir nous lancer dans des considérations historiques, nous rappellerons (car cela a de l'intérêt pour qui veut comprendre les mœurs locales) que le Saint-Domingue de l'heure présente fut le centre d'action de l'Espagne pour la conquête du Nouveau Monde; elle y demeura jusqu'en 1785, conservant même ses droits théoriques sur le pays jusqu'en 1801. En 1806, l'Espagne reprit pied dans cette portion est de l'Ile; mais, en 1821, la population se proclama en République. Cette République fut absorbée par le Président Boyer, de Haïti, en 1832; puis la République Dominicaine reparut en 1844. Et en dépit d'une reprise de possession de l'Espagne de 1861 à 1865, la République a duré jusqu'à l'heure actuelle. Elle a subi du reste certains avatars, au point de vue des changements dans la Constitution. L'histoire politique du pays n'a pas toujours été calme, et cela n'a pas été sans lui nuire.

La constitution actuelle date de 1887, mais elle a été revisée en 1896. Le Congrès législatif est composé de 24 députés élus pour 4 ans, et au suffrage restreint. Le pouvoir exécutif est confié au Président, assisté des Ministres choisis par lui, et agissant trop souvent sous forme de dictature. En théorie, ce Président est élu pour 4 ans, lui aussi, et par le suffrage à deux degrés. Il y a 7 secrétaires d'État pour les départements de l'Intérieur et police, des relations extérieures, de la Justice et de l'Instruction publique, des Travaux publics et des Encouragements, des Finances et du Commerce, de la Guerre et de la Marine, des Postes et Télégraphes. La justice est rendue par une Cour suprême, puis par des tribunaux de première instance et des juges de paix.

Le territoire est divisé en 6 provinces et autant de districts, ce qui est la même chose, les districts se trouvant sur le littoral; chaque district ou province est partagé en communes, cantons et sections. Dans un chapitre prochain, nous signalerons certains points de l'organisation administrative ou de la législation, qui peuvent plus particulièrement intéresser l'étranger venant s'établir ou établir des entreprises commerciales ou industrielles dans le pays.

III. — Mais il est intéressant d'insister un peu sur la situation budgétaire et financière générale du pays, sur sa dette publique : il y a là en effet des questions qui réagissent puissamment sur l'état économique, sur le développement possible du commerce, de l'industrie, et aussi sur l'avenir du pays dans ses relations avec les contrées étrangères.

Pour ce qui est plus spécialement des budgets, la lumière ne règne pas absolument dans les comptes du

Gouvernement Dominicain; et les publications les plus officielles et les plus complètes se gardent de donner de ces tableaux détaillés auxquels nous sommes accoutumés dans les pays bien administrés au point de vue financier, et qui permettent de constater la façon dont on emploie les fonds des contribuables... si du moins ils n'en empêchent pas complètement la dilapidation. La seule chose à peu près claire dans cette situation financière de la République Dominicaine, c'est le montant de la Dette publique, les charges qu'elle impose, et aussi les combinaisons variables et compliquées auxquelles le pays a eu recours pour satisfaire à peu près ses créanciers, et continuer sa ruineuse politique d'emprunts.

Si nous prenons l'exercice 1887, nous y relevons des recettes totales qu'on nous dit être de 1.485.700 dollars, dont 289.000 du fait des droits d'exportation, et 1.196.000 des douanes à l'importation. En 1895, les deux chiffres correspondants que nous venons de citer sont de 271.000 et 1.059.000 dollars, mais il faut y ajouter des recettes diverses dont nous n'avons point le secret, et qui montent à 53.000 dollars. Ces recettes diverses atteignent 179.000 dollars pour l'exercice 1899, les droits d'importation donnant 1.014.000 dollars, et les droits d'exportation 364.000 dollars; puis, comme tout varie avec une brusquerie déconcertante en matière financière dans ce pays, l'année suivante ces recettes diverses tombent à 2.000 dollars à peine, sur un total relativement énorme de 2.392.000 dollars. En somme, le budget est alimenté à peu près uniquement par les taxes douanières diverses, et les charges de la dette réclament une part énorme de ces recettes; ce qui ne laisse que bien peu pour les travaux et services indispensables au pays. D'une manière

générale, on estime que les droits de douanes doivent toujours donner au moins 2 millions de dollars par an. Dans de bonnes conditions, cela laisserait près d'un million de dollars au Gouvernement pour l'administration et les différents services. Mais, trop souvent, les troubles politiques viennent arrêter plus ou moins partiellement le commerce, et faire baisser en conséquence les recettes douanières.

Pour ce qui est de la dette, nous ne pouvons pas suivre tous ses avatars, car cela nous entraînerait trop loin, et dans un domaine devenu à peu près uniquement historique ; surtout après l'entente qui est intervenue récemment et qui a liquidé le passé, en assurant du reste aux États-Unis un commencement de main-mise sur la République Dominicaine. En deux mots, et pour montrer les fautes financières successives commises depuis si longtemps par cette République, voici comment a été créée la situation dont on est sorti par la récente Convention avec les États-Unis. En 1888, le Gouvernement contracta un emprunt de près de 4 millions de dollars auprès d'une maison d'Amsterdam, et cela, bien entendu, pour couvrir une ancienne dette extérieure et aussi une dette intérieure notable. Dès ce moment, l'administration des douanes fut réservée à cette maison, qui avait une garantie sur les recettes douanières. En 1890, un nouvel emprunt fut contracté auprès de la même maison pour la construction du chemin de fer de San-Domingo à Puerto-Plata ; puis le tout fut converti en bons dits Consolidated 4 pour 100 1893. A ce moment, la maison hollandaise, sans doute sous des influences tendancieuses qui commençaient d'agir, confia l'administration de la perception des Douanes à une Société américaine appelée Improvement C°. Dès 1897,

une nouvelle conversion était faite qui constituait l'emprunt 2 3/4 dit 4 pour 100 différé; enfin un autre emprunt de 7 millions et demi de dollars était contracté à Londres à 4 pour 100. L'Improvement C°, pour justifier son nom, avait reçu concession de voies ferrées et d'autres travaux qu'elle effectuait avec le partie libre des recettes, en ne versant au Gouvernement que 60.000 dollars par mois, pour couvrir les dépenses budgétaires. Le coupon de la dette extérieure avait été une première fois reculé ; il le fut une seconde pour permettre à l'Improvement C°. d'augmenter les versements au Gouvernement. Mais les créanciers se réunirent, et obtinrent que tous pouvoirs fussent retirés à l'Improvement C°. Les douanes furent confiées à une commission internationale, puis on poursuivit une entente. Les intérêts en jeu étaient considérables, puisque, en 1900, la dette était de plus de 24 millions de dollars, dont 20 1/2 pour la Dette extérieure proprement dite, et le reste pour des dettes diverses. A l'heure actuelle elle dépasse ce total, car la dette intérieure seule est de plus de 8 1/2 millions.

Toujours est-il que, dès 1903, les Américains ont pris la chose en main, avec autant d'ambitions politiques que de désir de sauvegarder les fonds yankees engagés dans le pays. En 1905, une Convention fut signée entre le Gouvernement local et le gouvernement de la Confédération, en vertu de laquelle un Américain était nommé Receveur Général des Douanes ; il devait déposer 55 pour 100 du revenu des Douanes dans un établissement de crédit, pour faire masse au profit des créanciers étrangers. Et depuis lors, la Convention définitive ratifiée par le Sénat américain et par le Parlement Dominicain en 1907 a été acceptée par l'ensemble des créanciers.

Ceux-ci acceptent 12 1/2 millions de dollars environ, en échange de dettes et réclamations dépassant 21 millions. Avec les remboursements intérieurs, cela donnera un total général de 17 millions à peu près. Les fonds déposés comme nous l'avons dit serviront à solder en partie ces dettes réduites ; mais on pourra, de plus, recourir au disponible donné par un emprunt de 20 millions de dollars 5 pour 100 émis par la République. Cet emprunt servira en outre à annuler et éteindre certaines concessions et monopoles institués dans les ports, puis à effectuer des travaux publics. Les Douanes seront administrées en réalité par les États-Unis, puisque le Receveur Général et les employés seront nommés par le Président de la Confédération. Jusqu'à payement complet des titres de sa dette, le Gouvernement Dominicain ne pourra émettre aucun emprunt sans agrément des États-Unis ; de même, pour les modifications des droits d'importation, il sera soumis à cette tutelle. C'est le Receveur Général qui payera les intérêts des titres de la dette et assurera l'amortissement ; une somme est fixée qui sera versée mensuellement pour l'emprunt, et le solde seul sera remis au Gouvernement Dominicain.

Souhaitons que cette transformation assainisse la situation financière du pays ; mais il est fort à craindre qu'elle fasse rapidement de Saint-Domingue une quasi-dépendance de la Confédération américaine.

CHAPITRE II

I. La population de Saint-Domingue, importance et composition. Mortalité et natalité, agglomérations urbaines. Le besoin d'émigrants et les efforts tentés. Les conditions du travail. — II. La situation des étrangers, naturalisation, droits civils. — III. La législation générale; les brevets, la propriété industrielle. — IV. L'instruction ; les cultes.

I. — La population de Saint-Domingue est encore très clairsemée ; et cela alors que la civilisation relativement très primitive qui y était installée au moment de la conquête espagnole avait réussi à réunir une population de quelque 3 millions d'indigènes dans l'ensemble de l'Ile. On estime (car là encore on ne se pique pas d'exactitude ni d'administration bien stricte) le total de la population dominicaine à environ 610.000 habitants : cela ne représente qu'une population bien clairsemée, puisque la superficie du pays est de 48.000 kilomètres carrés à peu près.

On estime que les noirs forment 35 pour 100 de cette population ; même dans la basse classe, les blancs dominent très curieusement, étant donnée la composition si différente de la population haïtienne ; parfois, dans ces blancs, on retrouve ou l'on croit retrouver des traces d'un mélange avec la population indienne primitive ; mais c'est assez rare, et cela s'explique par la façon dont les Espagnols ont décimé cette population. Du reste, si les noirs ne sont pas très nombreux dans les villes, on n'en rencontre pas moins dans toutes les classes, de même qu'il y a nombre de mulâtres. Le Président Heureaux, qui a eu son heure de célébrité, était un noir pur.

Au point de vue sanitaire, et pour compléter ce que nous

avons dit plus haut, nous noterons que le chiffre des naissances dans le courant d'une année est de 19.000 environ, contre une mortalité de 5.700 ; pour autant que ces données sont exactes, il y a là un détail qui n'est pas pour effrayer les étrangers qui prétendent aller s'établir dans le pays. Mais il faut tenir compte de ce que la mortalité est proportionnellement plus élevée sur les étrangers.

Pour compléter ces renseignements forcément sommaires sur la population, nous dirons que les agglomérations urbaines les plus importantes sont : Santo Domingo, avec 16.000 habitants à peu près, Santiago avec 12.000; puis Macoris et Puerto-Plato, dont la population est comprise entre 5.000 et 6.000.

La repopulation du territoire de la République serait d'une grande importance pour elle : on l'a bien essayée à plusieurs reprises, mais ce sont surtout les fonds qui ont manqué pour cela. Encore en avril 1907, le Gouvernement a pris un décret qui a en vue la colonisation de la région frontière limitant la République voisine; on voudrait consacrer 40.000 dollars chaque année à installer là une quarantaine de familles blanches. On mettra à la disposition de chacune de ces familles des outils, un capital de 100 dollars, puis un terrain défriché de 0,4 hectare; et enfin on lui servirait 30 dollars par mois durant une année. Il y a naturellement des obligations de mise en culture ; au bout de 15 années, la ferme reviendra à l'État, qui la louerait de préférence à la famille qui l'aura mise en état. C'est le Ministre des Relations Étrangères qui choisit les bénéficiaires, sur justifications diverses, et parmi des hommes de 45 ans au plus et des femmes de 35 au maximum. Nous craignons que cela ne donne pas grand'chose.

II. — Les gens qui voudraient s'établir à Saint-Domingue ne doivent pas du reste perdre de vue que tout homme blanc adulte arrivant dans le pays doit se dispenser des travaux de terrassement ; on ne peut en exécuter impunément qu'à la seconde génération; et même certains travaux agricoles, comme la coupe de la canne, dépassent les forces du blanc sous ce climat. Le cultivateur européen ne peut faire de la culture que dans les terres hautes, à partir de 500 mètres. Cela se passe comme pour le café. Pour l'artisan, il est bien probable qu'il trouvera du travail, étant donné qu'on ne voit pas abonder les ouvriers de métiers experts; il faut toutefois se livrer à des labeurs très durs avant d'arriver à l'aisance. Dans le commerce, on a plus de chances de réussir, mais si l'on ne craint pas de pratiquer la méthode des Allemands, qui acceptent les emplois les plus humbles et les moins rétribués, pour s'initier aux affaires ; à condition aussi qu'on sache, avec le français et l'anglais, l'espagnol, qui est la langue officielle. Il faut travailler pendant un certain nombre d'années chez un patron, car on échoue pour ainsi dire toujours, si l'on essaye de fonder du premier coup une maison de commerce dans un pays où l'on arrive.

La situation des étrangers à Saint-Domingue est satisfaisante. D'une manière générale, ils jouissent des mêmes droits civils que les Dominicains, à cette seule exception que, pour intenter une action comme plaignants, ils doivent verser au préalable une sorte de caution *judicatum solvi*, garantissant l'exécution du jugement contre eux. Quant à la législation civile et commerciale du pays, on peut dire que c'est purement une adaptation du Code Napoléon.

On acquiert assez facilement la nationalité dominicaine,

puisque, pour être naturalisé, il suffit de séjourner deux années dans la République, et de renoncer préalablement à sa nationalité primitive. Mais les naturalisés ne peuvent appartenir à la magistrature que quatre années révolues après leur naturalisation.

On considère comme « Dominicain » toute personne née sur le territoire, indépendamment de la nationalité de ses parents ; le cas est le même pour celles qui sont nées dans une des Républiques sud-américaines ou encore dans les ci-devant Antilles Espagnoles, qui désirent devenir dominicaines, et qui, après avoir résidé un an dans le pays, font la déclaration *ad hoc* en prêtant serment de défendre le pays. Ajoutons à cette liste (en dehors des naturalisés et aussi des personnes nées à l'étranger de parents dominicains) les étrangers appartenant à une nation amie, déclarant leur intention de devenir Dominicains et résidant deux ans dans le pays après renonciation à leur nationalité originaire. Un Dominicain ne peut d'ailleurs acquérir une autre nationalité tant qu'il réside dans la République.

Les droits individuels, au moins sur le papier (et à part les périodes trop fréquentes de troubles politiques, où d'ailleurs les étrangers n'ont pas souvent à craindre, grâce à l'autorité des consuls étrangers) sont larges et bien établis. On a posé en principe la suppression de la peine de mort pour les questions politiques ; la liberté de pensée exprimée verbalement ou par écrit ; le respect de la propriété individuelle, mais sous réserve du payement des impôts, qui ne sont guère que des taxes douanières et quelques droits de timbres. On a garanti expressément dans la Constitution l'inviolabilité de la correspondance comme du domicile privé ; la liberté individuelle, avec

libération immédiate pour tout esclave qui toucherait le sol de Saint-Domingue, la liberté de l'industrie et le droit de propriété de toute découverte scientifique, artistique ou autre ; la liberté de réunion, sans armes, et d'association; la liberté de l'enseignement et la liberté religieuse. Ajoutons interdiction d'arrêter personne sans mandat régulier, et sauf le cas de flagrant délit ; obligation de renseigner immédiatement toute personne arrêtée sur le motif de son arrestation, et interdiction de mise au secret, sauf pour les nécessités de l'instruction. Nous ne répéterons pas du reste ce que nous avons dit du trouble apporté à ces principes salutaires pendant les révolutions trop fréquentes qui secouent Saint-Domingue.

III. — Nous venons de parler de propriété industrielle. Il existe à Saint-Domingue une législation de brevets qui est assez bien comprise. Une loi sur les marques de fabrique a été votée qui est inspirée des textes analogues européens : c'est du ministère des Travaux Publics et Encouragements que relève le dépôt des marques et dessins ; on a pris des mesures assez sages pour éviter les confusions plus ou moins voulues avec des marques existantes, et pour empêcher d'attribuer à un produit un nom de pays pouvant tromper l'acheteur. Une loi spéciale existe à propos des spécialités pharmaceutiques et médicales.

IV. — Au point de vue de l'instruction, si l'État reconnaît la liberté de l'enseignement, il n'en a pas moins mission, en vertu de la Constitution, d'assurer gratuitement l'enseignement primaire et d'assurer dans les mêmes conditions l'enseignement artistique et professionnel (ce qui est tout au moins logique). On affirme dans les publications officielles que les résultats de l'instruction primaire gratuite ont été

excellents; nous voulons bien le croire. Il est certain qu'il y avait fort à faire, car les masses étaient restées absolument ignorantes jusqu'à l'établissement définitif de la République dominicaine. On estime qu'il doit y avoir 300 écoles, avec 10.000 élèves, le Gouvernement ne donnant point de relevés officiels à cet égard. Les écoles primaires fonctionnent aux frais des municipalités, tandis que l'État paye les dépenses de l'enseignement secondaire ou supérieur. Comme établissements d'enseignement supérieur ou technique, nous citerons, à Santo-Domingo, l'Institut professionnel, qui donne des diplômes de licenciés, et enseigne le droit, la médecine, la pharmacie, la dentisterie et l'art de l'ingénieur. Comme autres institutions d'enseignement supérieur, voici l'École des bacheliers d'arts et de sciences, où les élèves prennent leur grade avant de passer dans l'établissement dont nous venons de parler; il y a aussi le Séminaire formant les jeunes gens qui veulent entrer dans la prêtrise. (Qu'on n'oublie point, en effet, que si la liberté des cultes est proclamée et effectivement respectée, la religion catholique n'en est pas moins religion officielle.) Ce Séminaire décerne lui aussi des diplômes de bachelier. On a créé des Écoles normales où l'enseignement est à la fois théorique et pratique, et où l'on donne des diplômes d'instituteurs.

La vie est plaisante à Saint-Domingue, étant donné l'agrément du climat, les habitudes locales. Les villes, même la capitale Santo-Domingo, ne rappellent sans doute que de fort loin les grandes et luxueuses cités européennes ; mais on y trouve de larges rues, des maisons confortables; et l'on arrive vite à se consoler de l'absence relative des voies de communication rapides, en jouissant

d'une vie tranquille, sous un climat dont on peut atténuer l'influence déprimante si l'on se rend dans les hautes terres.

CHAPITRE III

I. Le mauvais état des voies de communication par terre; les transports par mer le long du littoral. Les ports ouverts au commerce extérieur et leur importance ; taxes et parts des pavillons. Lignes régulières de navigation. — II. Les voies ferrées, les projets nouveaux. — III. Les postes, les câbles sous-marins ; téléphones et télégraphes.

I. — Il ne faut pas se faire d'illusions sur la situation du pays à ce point de vue si important des voies de communication : il est particulièrement arriéré. On peut dire d'une manière absolue qu'il n'y a point de grandes routes permettant le transport à bon marché des marchandises un peu encombrantes; et quand il existe des chemins qui méritent à peu près cette désignation, ils ont bientôt fait de se transformer en fondrières, sinon en fleuves de boue ou en torrents, dès que les pluies surviennent et durent un peu. Il ne faut pas parler de vraies routes carrossables, et souvent on ne se trouve en présence que de sentiers. On cite bien la route de Santo-Domingo à Puerto-Plata, que l'on signale complaisamment comme la principale artère du pays ; mais elle est dans un état déplorable.

On ne s'étonnera pas, après cela, si nous disons que presque tous les transports à l'intérieur du pays se font au moyen de chevaux, de mules ou d'ânes. Nous ne recommanderons pas l'usage de la route de Santo-Domingo à San-Cristobal, pas plus que de celles qui sont indiquées par les publications officielles dans les provinces de Monte-

Cristi, de Barahona, d'Azua. On s'est mis à construire quelques ponts, le passage des rivières étant impossible jusqu'ici en temps de crue, puis à macadamiser certaines voies ; tout cela va fort lentement, en partie parce qu'on manque de fonds. Il est vrai que les sentiers muletiers abondent, mais cela ne peut pas suffire aux besoins d'un pays où l'on veut développer l'industrie, même l'industrie agricole.

Heureusement qu'on a la mer, pour assurer des communications entre les divers points de l'Ile qui ont cette bonne fortune de se trouver sur le littoral. Pour ce qui est des rivières, nous avons expliqué comment il ne faut guère compter les utiliser sur une distance un peu notable. Les ports grands et surtout petits abondent tout au pourtour de la République.

Nous nous contenterons de citer les principaux, pour ne pas nous allonger, et ceux qui, à l'heure présente, sont ouverts au commerce, tant à l'importation qu'à l'exportation. C'est Santo-Domingo, puis Santo-Pedro de Macoris (désigné plus ordinairement sous le nom abrégé de Macoris), Tortuguero de Azua (ou Azua), Santa-Barbara de Samana, Puerto-Plata, San-Fernando de Monte-Cristi, Villa-Sanchez, Barahona et la Romana. Notons que tout navire qui part d'un de ces ports ou qui y entre en venant de l'étranger, ou même d'un autre port de la République, doit payer les droits suivants : pour un voilier, 0,50 dollar par tonne de fret apportée ou emportée, et, de plus, 0,01 dollar par tonne de jauge, qu'il prenne ou non le pilote. Pour les vapeurs, le premier droit est identique, mais le droit complémentaire par tonne de jauge tombe à 0,005 dollar. Du reste, ces droits se payent à la sortie comme à l'entrée. Tout navire arrivant doit également payer des droits d'in-

terprète, de vigie et de santé, qui sont de 2 dollars pour chaque rubrique. On exempte de tout droit les navires entrant en avarie ; pour les bateaux sur lest, les droits principaux ne se payent point, mais il y a lieu de payer les taxes de santé, de vigie et de pilote.

Si nous passons rapidement en revue les divers ports, nous trouvons un mouvement, entrées et sorties réunies, de 130 navires, et un peu plus de 120.000 tonneaux à Santo-Domingo ; près de 150 bateaux et plus de 200.000 tonneaux à Puerto-Plata ; 150 navires et 115.000 tonneaux à Macoris ; 80 bateaux à Sanchez, avec un tonnage total de 145.000 tonneaux. Ce sont ensuite 50 bateaux et 90.000 tonneaux au moins à Samana ; une cinquantaine de navires et près de 80.000 tonneaux à Monte-Cristi ; et enfin une cinquantaine de navires également et plus de 50.000 tonneaux à Azua. Les documents officiels donnent un mouvement maritime total de 1.540 entrées ou sorties et de 1.656.000 tonneaux de jauge pour tout le pays. Si l'on se reporte à la valeur des cargaisons, on constate que ce sont des bateaux battant pavillon américain qui apportent les 57 pour 100 des importations ; la part du pavillon allemand est de 32 pour 100 ; et il reste un peu plus de 6 pour 100 pour la part de la France, bien moins pour le pavillon anglais, et un chiffre très minime pour le pavillon norvégien. Quant au pavillon dominicain même, il ne couvre pas un demi pour 100 du commerce d'importation. Pour ce qui est des exportations, la répartition est toute différente, ce qui s'expliquera tout à l'heure fort bien par l'état des relations commerciales des divers pays, clients ou fournisseurs de Saint-Domingue, avec cette contrée. Le fait est que le pavillon allemand emporte 32 pour 100 des exportations, tandis que la part des

navires américains ne dépasse pas cette proportion. Tout au contraire, dans ce commerce d'exportation, voici le pavillon norvégien qui prend 21 pour 100 des marchandises expédiées hors du pays. La part de la marine française n'atteint pas tout à fait 10 pour 100, et celle de la marine anglaise est de 5 pour 100 environ.

Il s'en faut que les ports dominicains offrent des installations excellentes pour les navires qui les fréquentent. On a dressé à plusieurs reprises des programmes de travaux plus ou moins vastes; mais l'argent manque presque toujours. On se propose actuellement de draguer la barre de la rivière Ozama, afin de permettre à des navires de taille relativement importante d'atteindre le quai de Santo-Domingo; il n'y a sur cette barre que 8 pieds, et l'on voudrait en obtenir 16. Normalement, les bateaux doivent recourir aux services des allèges pour embarquer et débarquer, ce qui est coûteux et dangereux.

Parmi les lignes régulières de navigation qui peuvent intéresser et les commerçants désireux de faire des expéditions rapides, et aussi tous ceux qui veulent se rendre à Saint-Domingue, nous citerons d'abord notre Compagnie Générale Transatlantique. Elle possède sa grande ligne très connue, que nous avons déjà eu l'occasion de signaler à propos d'Haïti et même de Porto-Rico. On doit se rappeler qu'elle part du Hâvre, pour s'arrêter à Bordeaux, où elle prend ses passagers; elle touche à Saint-Thomas, puis à Porto-Rico, fait escale à Puerto-Plata au retour, pour suivre le même trajet en sens inverse. C'est une ligne simplement mensuelle. Les prix de passage sur Puerto-Plata sont les mêmes que sur Haïti ou Porto-Rico. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que le port de Santo-Domingo est desservi par la ligne

annexe française de Fort-de-France, qui va du reste à Port-au-Prince ; et que de la sorte les marchandises en provenance ou à destination de Saint-Domingue peuvent recourir aux services directs desservant les Antilles françaises, et de là atteindre des destinations diverses. La Transatlantique est à peu près seule à montrer le pavillon français à Saint-Domingue.

La Compagnie Transatlantique espagnole offre des combinaisons variées pour gagner différents ports de Saint-Domingue : mais nous devons citer tout particulièrement la ligne à destination de Cuba appartenant aux Sobrinos de Herrera, et qui réunit les ports dominicains à presque toutes les Antilles, et notamment à Saint-Thomas, Porto-Rico et Cuba.

La Compagnie allemande Hambourg-Amerika Linie n'a naturellement point négligé un pays où tant d'Allemands vont faire le commerce. Et elle ne craint pas de doubler pour ainsi dire la ligne française, ce qui ne l'empêche de transporter un volume de marchandises considérable ; c'est à elle surtout que l'on doit l'importance qu'a su prendre le pavillon allemand dans les exportations dominicaines. Elle n'a qu'un service par mois, mais ses navires desservent la plus grande partie du littoral de l'Ile : on comprend combien c'est précieux pour un pays où les communications et voies de transport intérieures sont si insuffisantes. Elle touche successivement à Santo Domingo, Macoris, Sanchez, Samaná, Puerto-Plata, Monte-Cristi, et Azua.

Les Américains, étant données leurs ambitions et aussi l'importance de leurs relations avec Saint-Domingue, n'ont point manqué d'établir un service régulier entre leur pays et la petite République. C'est la George W. Clyde Line

qui assure ce service ; les steamers en appartiennent du reste maintenant à une nouvelle Compagnie, la Compagnie Morse, également de New-York ; les départs, qui se font de ce dernier port, ont lieu tous les 20 jours, et les bateaux touchent dans les divers ports que nous venons d'indiquer, en recueillant par suite tous les voyageurs et marchandises normalement à destination des États-Unis. Les transports sont complétés, au moins pour les marchandises, par une ligne de vapeurs norvégiens, qui fait des voyages hebdomadaires réguliers pour le transport des bananes sur Boston ou Philadelphie ; de plus, durant la saison sucrière, une autre ligne analogue relie Macoris à New-York. Nous aurions encore à citer, pour être à peu près complet, la Benner Line, qui a des voiliers entre les États-Unis et Saint-Domingue, pour le transport des marchandises. A noter que, jusqu'à ces derniers temps, la Clyde Line jouissait d'un traitement de faveur de la part du Gouvernement dominicain, sous la forme de concessions pour les droits de port et autres, et aussi d'une subvention pour le transport des correspondances, supérieure aux indemnités touchées par les autres Compagnies régulières.

II. — De nombreux projets plus ou moins ambitieux ont été dressés à diverses époques pour établir des lignes de chemins de fer, et notamment une voie reliant intimement la République dominicaine et celle d'Haïti. Mais les réalités sont plus modestes. Il n'y a actuellement que deux lignes ouvertes au public. Une première va de Sanchez, sur la baie de Samana, à La Vega, ce qui représente une distance de 132 kilomètres seulement ; on y compte 3 stations intermédiaires. On l'a complétée récemment par un embranchement d'une quinzaine de kilomètres, reliant la station

de Baird à Macoris. Cette ligne, à voie normale mais unique, a été construite par une Compagnie écossaise ; elle doit donner de bons résultats, car la voie est toujours en excellent état ; les employés en sont bien payés. Elle transporte une bonne partie des produits du Cibo, cacao, tabac, qui vont s'embarquer à Sanchez.

La seconde ligne va de Puerto Plata à Santiago de los Caballeros, et porte le nom un peu ambitieux de Chemin de fer Central Dominicain. D'une longueur de 65 kilomètres seulement, elle est à voie étroite et unique. Elle a été construite pour le compte du Gouvernement par une société belge. Elle avait été transférée ensuite à la Compagnie américaine de l'Improvement, dont nous avons parlé, qui l'exploitait sous la surveillance de l'État. Du reste, le rendement en était presque nul, malgré des tarifs de transport très élevés et un mouvement considérable de trafic. L'État l'a rachetée et en a confié l'exploitation à un ingénieur anglais. Les chemins de fer sont susceptibles de rendre de grands services au pays, puisque la ligne que nous avons citée en premier lieu, durant une seule campagne de six mois, peut transporter plus de 12 millions de tonnes de cacao.

A l'heure actuelle, le Gouvernement pousse la construction d'une ligne de Santiago à Moca, puis d'une autre de Romana à Seybo. Une concession a été accordée pour l'établissement également d'une ligne de Santo Domingo à San Cristobal, riche district minier et agricole. Nous ne parlerons pas de plus de 100 kilomètres de voies ferrées privées pour le service des plantations ; mais nous signalerons la loi de 1906, en vertu de laquelle le Gouvernement est autorisé à consacrer 30 pour 100 des recettes données par les droits d'exportation à encourager

la construction de nouvelles veies ferrées : il accordera des primes ou garanties d'intérêt aux concessionnaires (6 pour 100 d'intérêt ou 2.000 dollars par kilomètre construit). On s'attaquera probablement d'abord aux voies de Moca à Monte-Cristi, de Barahona à Laguna del Fondo, d'Azua à Banica. Mais il n'est pas prouvé que l'état des finances permette de sitôt ces travaux.

III. — Pour ce qui est du service des postes, il est assuré fort lentement dans l'intérieur ; entre les villes du littoral il peut heureusement prendre la voie de mer. Les taxes d'affranchissement sont de 2 centavos pour les lettres, et de 1/2 centavo dans une même ville. La taxe correspondante pour les imprimés est de 1 ou 1/4 centavo par 50 grammes. Souvent, il n'y a de départ que toutes les semaines pour telle localité de l'intérieur. Les communications avec l'étranger se font par les lignes de vapeurs dont nous avons parlé, et dans les conditions de l'Union postale. Sur certaines directions le service des colis postaux fonctionne.

Les relations télégraphiques avec l'extérieur sont assurées par les 2 câbles de la Société-française : l'un part de Puerto-Plata et aboutit au Môle Saint-Nicolas, pour continuer sur Curaçao. Malheureusement les tarifs sont élevés. Pour les communications terrestres, le Gouvernement a établi une ligne télégraphique, reliant la capitale à Barahona et à Azua. Mais le reste des télégraphes a été concédé, depuis 1886, à la Compagnie télégraphique des Antilles. Une ligne va de Puerto-Plata à Santo Domingo, en passant par Santiago, Moca, la Vega et Cotui. De La Vega à Sanchez, on emploie la ligne télégraphique du chemin de fer. Une autre ligne existe entre Santiago et Monte-Cristi, et une dernière entre Santo-Domingo à

Macoris. Au point de vue télégraphique, presque toutes les villes sont reliées entre elles. Enfin, on est en train d'installer deux postes de télégraphie sans fil, l'un à Santo-Domingo et l'autre à Santiago ; on communiquera ainsi avec Porto-Rico, la Jamaïque et la Floride ; le Gouvernement compte les exploiter.

CHAPITRE IV

I. Le commerce intérieur et le commerce extérieur. Les importations et les exportations ; la part des différentes nations. Articles exportés et produits importés. La prédominance des États-Unis. — II. Les tarifs douaniers ; les habitudes commerciales. Les relations commerciales et douanières avec la France. — III. Le système monétaire.

I. — Nous ne parlerons naturellement que fort peu du commerce intérieur de la République : en aucun pays il n'est possible vraiment de saisir ces transactions. Du moins constate-t-on à Saint-Domingue que les marchandises étrangères une fois importées, matières alimentaires, tissus, et aussi des articles de luxe que ne peut fournir la petite industrie locale, donnent lieu à un mouvement de cabotage assez important. Il est de plus de 122.000 tonnes dans le courant d'une année. Les trois quarts en sont transportés par de petits voiliers. Ce mouvement croît assez sensiblement d'une année à l'autre, mais en portant toujours presque uniquement sur les produits étrangers.

Si nous remontons seulement en 1891, nous constatons que le commerce de Saint-Domingue s'élève à peu près à 2.700.000 dollars d'importations, au moins telles qu'on les relevait aux douanes : ce qui ne correspond sans doute pas à la réalité absolue, étant donnée la facilité que certains

commerçants ont toujours trouvée de passer à travers les mailles de la douane. A la même époque, les exportations étaient de 2.926.000 dollars ; et là non plus nous ne sommes pas sûrs de l'exactitude des chiffres, le commerce ayant grand avantage à éviter le payement des droits d'exportation. Ces exportations en particulier accusaient un progrès remarquable, si l'on considérait les relevés officiels des années antérieures, qui donnaient seulement 1.328.000 dollars pour 1880; il est vrai que, dès 1884, la douane nous fournissait un total de 2.526.000 dollars. On est donc en droit de penser qu'il n'y avait pas eu progrès en 1891, mais bien dépression durant 1880, comme conséquence des troubles politiques agitant trop souvent le pays.

C'est précisément à une tranquillité relative et à la mise en valeur graduelle du pays (au moyen de communications plus faciles), que l'on doit les chiffres particulièrement satisfaisants des années 1906 et 1907, les dernières que nous puissions mettre à contribution ici. Pour 1906, le total du mouvement commercial extérieur a été de 10.600.000 dollars, non compris les importations ou exportations d'or, d'argent ou de monnaie quelconque. C'était un accroissement d'un million par rapport à 1905, qui avait déjà fourni des résultats tout exceptionnels. Les importations avaient été, au total, de plus de 4 millions de dollars, ce qui laissait un chiffre autrement élevé pour les exportations : on s'en félicitait du reste dans les sphères officielles, suivant les traditions enfantines de la balance du commerce, et sans se rendre compte que cet excédant des exportations provient en grande partie de la dette extérieure du pays. Pour ce qui est de l'année 1907, il est intéressant de noter tout de suite que le mouvement géné-

ral des échanges a été de 12.577.000 dollars ; il y a là une progression tout à fait remarquable. La part des importations est cette fois-ci de 5.156.000 dollars, ce qui accuse une différence un peu moins criante entre les importations et les exportations.

Il est fort intéressant de relever la part des divers pays dans ce mouvement, et aussi dans l'importation et l'exportation considérées séparément, et au besoin suivant la nature des marchandises. En 1907, les États-Unis font plus de 47 pour 100 du commerce total, mais cela correspond à une diminution de près de 10 points par rapport à 1906 : c'est donc qu'une concurrence redoutable s'accuse à Saint-Domingue pour les affaires américaines. Et cette concurrence n'est pas le fait d'un seul pays, comme nous allons le voir ; c'est d'ailleurs cette constatation qui pousse sans doute les Américains à s'efforcer plus que jamais d'absorber complètement Saint-Domingue, pour y organiser cette barrière douanière qui leur réussit à Porto-Rico et aussi à Cuba. La part de l'Allemagne, qui n'était que de 27 pour 100, est montée rapidement à plus de 29 ; les deux chiffres successifs sont de 7 et 10 1/2 pour la France. Pour la Grande-Bretagne, il y a eu une chute fort notable, de plus de 8 1/2 à 5. L'Espagne se tient toujours aux environs de 1 pour 100 du mouvement total, et bien après elle nous trouvons l'Italie, Porto-Rico, Cuba, la Belgique. A noter que le Royaume-Uni, qui voit ainsi baisser ses relations commerciales, n'est relié à Saint-Domingue par aucune ligne régulière de navigation, ce dont les commerçants anglais se plaignent vivement.

A examiner séparément importations et exportations, nous voyons d'abord qu'en 1907 les États-Unis ont pris près de 44 pour 100 des exportations du pays ; pour les

autres nations, les parts respectives sont de 36 pour l'Allemagne, de 14 pour la France, d'un peu plus de 4 pour l'Angleterre et de presque rien pour toutes les autres contrées réunies. Les articles principaux d'exportation, que nous retrouverons naturellement dans la revue des industries locales, sont le cacao, le sucre, le tabac, les bananes et le café. Pendant bien longtemps, le sucre a été le principal produit exporté de la République ; les Américains le recevaient à bras ouverts, et ils ont toujours espéré se faire de Saint-Domingue, comme des Antilles espagnoles, une colonie qui leur fournirait cet article de première nécessité pour eux. Mais aujourd'hui, le cacao dépasse le sucre en importance ; et c'est pour nous d'un bon augure. Cela montre qu'on abandonne complètement l'idée d'une monoculture ou quasi-monoculture dans le pays ; et aussi que l'on évitera les difficultés qui se présentent sans cesse aux producteurs de sucre de canne, quand ils n'ont pas un marché privilégié.

Les exportations de cacao, en 1907, ont représenté une valeur de 2 millions et plus de dollars, pour un poids de 22 millions 1/2 de livres ; il va principalement sur l'Allemagne (près de 9 millions de livres), les États-Unis (un peu moins de 8 millions) et la France (6 millions 1/2). La récolte de 1907 s'est du reste trouvée de 10 millions de livres environ en-dessous du chiffre des deux années précédentes, par suite d'une sécheresse ; mais cela a été compensé par l'élévation des prix de vente. Il semble que la culture du cacao soit une entreprise des plus rémunératrices dans ce pays. Pendant l'année 1906, la seule Allemagne avait reçu 17 millions 1/2 de livres de cacao dominicain.

Pour les exportations de sucre, elles subissent des va-

riations très marquées, qui sont naturellement sous la dépendance du cours de vente de ce produit. En 1905, on avait expédié hors du pays plus de 53 millions de livres de sucre, représentant une valeur de 3.300.000 dollars. En 1906, la quantité de sucre exportée a augmenté considérablement, parce que les cultivateurs avaient escompté les hauts prix précédents ; en 1907, on est retombé à 54.000 et à une valeur de 2.100.000 dollars à peu près. A eux seuls, les États-Unis prennent 45.000, et le Royaume-Uni un peu plus de 8.500 tonnes.

Les exportations de tabac atteignent 22 millions de livres, ce qui accuse une augmentation énorme de plus de 10 millions de livres par rapport à l'exportation de 1905. Cette exportation a une valeur évaluée à 1.340.000 dollars. C'est l'Allemagne qui en est le seul acheteur important ; les États-Unis et la France ne viennent respectivement que pour des chiffres assez modestes, surtout depuis l'année dernière, qui a vu l'essor de ce commerce particulier.

Le café donne lieu à un mouvement commercial assez important, en dépit de la crise qui sévit partout, et à laquelle nous avons déjà fait allusion ; on en a exporté, en 1907, 3.400.000 livres, dont 1.250.000 environ sur la France, bien près d'un million sur l'Allemagne, 800.000 sur la Confédération américaine ; l'Italie et l'Espagne commencent à être des clientes du pays à ce point de vue. Les bananes constituent une branche toute spéciale de commerce, dont l'origine est uniquement due aux Américains ; c'est en effet la United Fruit C° qui dirige toute cette exportation sur les États-Unis : exportation qui est de 650.000 régimes dans le courant d'une année. Comme articles d'exportation secondaires, nous avons à signaler les peaux de chèvres

et de bœufs, puis la cire, les bois des tropiques, le bétail, les matières végétales tintoriales ou médicinales, les fibres végétales, le miel, les noix de cocos.

En matière d'importations, nous trouvons au premier rang les cotonnades, que réclame tout particulièrement la consommation locale ; il en a été importé pour 1.140.000 dollars en 1906, et pour 1.218.000 en 1907 ; en 1905, le chiffre correspondant n'avait guère dépassé 550.000 dollars. Les manufacturés de coton ont une telle importance dans le commerce dominicain, qu'ils représentent à eux seuls plus du quart du mouvement commercial d'ensemble, aux importations s'entend. Et ce commerce est presque entièrement aux mains des Américains et des Anglais : la part du Royaume-Uni s'est élevée en 1907 à plus de 500.000 dollars ; tandis que celle de la Confédération yankee est un peu inférieure à ce chiffre. Les Américains ont perdu du terrain à cet égard. Pour les fers et aciers manufacturés, les États-Unis prennent par contre 70 pour 100 du mouvement total ; ils introduisent pour près de 400.000 dollars de ces articles, principalement des fils barbelés pour clôtures, qui entrent en franchise de douane sur le territoire de la République. L'ensemble des importations de fers et aciers manufacturés ne dépasse pas 537.000 dollars, même en 1907.

Les articles alimentaires tiennent naturellement une grande place dans les importations, étant donné qu'on peut les considérer comme de première nécessité, pour une population qui n'a point envie de se contenter des ressources locales, et qui ne le pourrait pas, en l'état actuel des choses, bien que le chiffre de cette population ne soit pas considérable. Voici tout d'abord le riz, dont l'Allemagne envoie les quatre cinquièmes, pour une valeur de

480.000 dollars et un poids de 20 millions 1/2 de livres. En fait, le riz importé est originaire principalement de l'Inde britannique, de la Cochinchine française et de la Birmanie, et on pourrait en conclure que la France aurait toute facilité pour prendre une place considérable dans ce commerce. Les États-Unis et le Royaume-Uni ne fournissent pas chacun 2 millions de livres. Les importations de farine, de leur côté, représentent un chiffre respectable, en dépit du droit de douane fort élevé qui les frappent. Les États-Unis détiennent presque entièrement cette importation; le baril de farine, qui vaut 4,50 à 5 dollars à New-York, vaut 11 à 12 dollars une fois arrivé à Saint-Domingue; il est juste de dire que le seul droit de douane le majore de 5 dollars 14 cents. Toutes les taxes douanières de la République arrivent dans les mêmes conditions à majorer formidablement les articles importés.

Les États-Unis fournissent la moitié des conserves, du lait conservé; l'Allemagne en envoie le tiers pour sa part. C'est également la Confédération yankee qui fournit lard, jambon, porc salé; tandis que l'Allemagne introduit presque tout le beurre et les fromages, qui viennent en réalité surtout de Hollande. A noter que les viandes diverses en conserve ne sont que peu importées, par suite des droits de douanes. D'autre part, Porto-Rico a commencé de se faire le fournisseur de Saint-Domingue pour certaines matières alimentaires; il y a là un trafic, fort intéressant, qui est susceptible de se développer par suite du voisinage de l'ancienne colonie espagnole, où ces articles alimentaires se vendent le même prix qu'à New-York, et peuvent atteindre le consommateur en ne payant qu'un prix de transport très réduit. La vente des produits européens à Saint-Domingue est considérablement

gênée par l'éloignement et par les frais très élevés que chaque article doit payer avant d'arriver : la lutte est fort difficile avec les États-Unis. C'est ainsi que ceux-ci détiennent tout le commerce d'importation de la morue, des poissons salés ou fumés, etc.

Pour la laine et les manufacturés de laine, sur 160.000 dollars d'importations, la part de la Confédération est de plus de 140.000 dollars, ce qui laisse fort peu pour la Grande-Bretagne, qui essaye de conquérir une place dans ce trafic. Les importations d'articles en cuir, chaussures, etc., n'atteignent pas 140.000 dollars, et les États-Unis en fournissent pour près de 120.000, le reste appartenant presque exclusivement à l'Angleterre ; notons que les Américains se mettent à créer sur place des manufactures de chaussures, pour tirer parti de la protection qui enserre le consommateur dominicain. Une importation assez intéressante est celle des sacs et manufacturés de fibres végétales grossières ; on en introduit pour 170.000 dollars, provenant par parts égales à peu près de la Grande-Bretagne, d'Allemagne et des États-Unis. Pas grand'chose à dire des importations de bière et de vin, qui ne représentent que de faibles sommes ; à remarquer que Saint-Domingue, ne se donnant pas la peine de tirer parti de son sol, introduit quelque 50.000 dollars de légumes divers, en bonne partie des États-Unis et d'Espagne ; les légumes frais sont susceptibles de se vendre fort cher, surtout pour la consommation des étrangers résidant dans le pays.

Nous avons eu l'occasion de laisser entendre que les Allemands, tout en n'étant pas favorisés comme les Américains par les circonstances locales, arrivent à faire des affaires fort intéressantes avec Saint-Domingue. Tout

ce commerce de l'Allemagne se fait par l'intermédiaire de commissionnaires de Hambourg ; ils fournissent des marchandises à crédit, à six mois généralement, moyennant un intérêt annuel de 6 pour 100, majoré de 2 pour 100 quand le payement ne se fait pas en produits du pays. Leurs voyageurs arrivent avec des assortiments complets d'échantillons, et aussi une pleine possession de la langue espagnole, qui leur facilitent étrangement les affaires.

II. — Les tarifs douaniers, nous l'avons dit, nuisent considérablement, dans un sens comme dans l'autre, au commerce, qui est fait d'échanges réciproques. On peut se rendre compte de l'élévation de ces droits, en constatant que l'ensemble du commerce extérieur que nous venons d'analyser ne donne pas moins de 2 millions à 3 millions 1/2 de dollars, dans le cours d'une année, comme droits perçus. On peut trouver des détails sur la situation douanière de la République dans le traité de commerce signé en 1882 entre la France et Saint-Domingue, traité qui n'a été ratifié qu'en 1887. En fait, les produits originaires de Saint-Domingue sont admis en France au bénéfice du tarif minimum français; et pour l'introduction à Saint-Domingue de nos produits, on applique la clause de la nation la plus favorisée. La loi douanière de Saint-Domingue date de novembre 1898. Elle a été modifiée ou complétée par divers textes, dont la multiplicité nous fait déplorer une instabilité particulièrement préjudiciable au commerce et au développement de ce pays. Heureusement, depuis 1901, on a supprimé les droits d'exportation sur les produits du sol et de l'industrie du pays, à l'exception toutefois du bétail d'espèce bovine, et aussi de surtaxes établies pour la garantie de billets de la Banque de Saint-Domingue. Un peu plus tard, on a accordé la fran-

chise même pour le bétail ; puis on a encore une fois rétabli ces droits, et de nouveau appliqué les taxes d'exportation. Sans analyser les documents, nous en avons assez dit pour accuser cette instabilité douanière, résultat d'une mauvaise situation financière du pays ; et aussi des illusions des gouvernants, qui se figurent que l'on peut impunément exposer le commerce à ces surprises constantes de droits établis, supprimés, rétablis, etc.

III. — Avant de clore ce chapitre commercial, rappelons que, si nous avons employé constamment l'unité dollar dans les statistiques, c'est que, en vertu d'une loi de 1897, le dollar américain est l'unité monétaire ; il circule néanmoins une certaine quantité de pièces d'argent à valeur dépréciée, qui sont généralement acceptées au taux de 5 pour 1. D'autre part, la Constitution de 1896, a interdit (un peu nominalement) l'émission de papier-monnaie. Le Gouvernement, du moins à l'époque toute contemporaine, a affecté régulièrement une certaine somme mensuelle pour le retrait du papier-monnaie acheté à l'encan. On semble à peu près sorti des difficultés monétaires, grâce à l'énergie montrée par les représentants de l'État.

Il n'y a guère qu'un seul établissement de crédit à Saint-Domingue : la Banque nationale, créée avec des capitaux français, et jouissant d'une concession de 50 ans depuis 1889. Elle a du reste trop émis de billets par rapport à son encaisse.

CHAPITRE V

I. Les richesses naturelles de Saint-Domingue. Le sol, les productions végétales. Le cacao et le sucre ; le café et le tabac. L'avenir des cultures fruitières. L'élevage. L'apiculture. — II. L'industrie forestière. — III. L'achat des terres. — IV. La question des engrais.

I. — Jouissant sensiblement du même sol et du même climat que Haïti, il va de soi que la République de Saint-Domingue pourrait tirer parti des mêmes richesses et avantages naturels. Et le fait est que l'industrie agricole, sous toutes ses forces, peut prendre un développement rare dans ce pays ; on y trouve toutes les plantes tropicales qui ont été décrites par Humboldt, et aussi des espèces spéciales. A part d'ailleurs les plantations de cannes à sucre et quelques plantations alimentant l'exportation, comme celles de café ou de bananiers, les entreprises agricoles sont de petite envergure à Saint-Domingue.

On peut partager le sol de l'Ile en trois régions assez distinctes. D'abord la zone tropicale, avec les terrains particulièrement fertiles des terres grasses et chaudes ; puis les plaines supérieures, qui sont indiquées pour l'élevage et possèdent des pâturages abondants ; enfin la zone subtropicale, où les terres froides et élevées peuvent donner dans les meilleures conditions le blé et les céréales des pays tempérés. Cette troisième bande de terres est à une altitude d'environ 450 mètres, et l'on y rencontre le café et les fruits, comme la pomme, la framboise, etc. Les Européens y vivent dans un milieu qui leur est excellent.

Dans les terres basses, on trouve un sol riche atteignant une épaisseur de 1 m. 50 et plus, ce qui est parti-

culièrement précieux pour le cacao : le cas se présente dans les provinces de Seybo, Espaillat, dans les districts de Pacificador, de Samana, et aussi dans une bonne partie des provinces ou districts de la Vega, Santo-Domingo, Santiago, Azua, Puerto-Plata, Monte-Cristi. Là où le sol est moins profond, on peut cultiver avec succès le riz, les haricots et une foule de légumes aussi bien que la canne, les bananes ou le tabac. Et là où la terre végétale a été enlevée en grande partie par les eaux superficielles, on gagnerait beaucoup à cultiver l'agave spécial au pays, dit cubulla, qui donne une fibre bien supérieure à cet henequen du Yucatan, si renommé. La terre est à bon marché, et l'on peut s'en procurer des bandes allant de la mer vers l'intérieur, assurant pour ainsi dire tous les climats et permettant les cultures les plus variées. Les terres sub-tropicales en particulier occupent 1/10 de la surface du pays, et pourraient, dans la seule vallée de Constantza, fournir assez de blé pour la consommation locale et même pour de l'exportation.

Nous ne pouvons songer à examiner en détail tous les produits végétaux que donne plus ou moins naturellement le pays, et qui seraient utilisables de bien des manières. A signaler pourtant la patate, le manioc, la plante à sagou, diverses plantes fournissant une fécule analogue à l'arrow-root. Saint-Domingue possède tous les fruits des Antilles, et particulièrement des oranges et des ananas délicieux. Les plantes fibreuses abondent que l'industrie textile accueillerait avec joie.

Si nous examinons d'un peu près les cultures actuellement pratiquées, nous trouvons naturellement au premier rang le cacao et la canne à sucre. Pour cette dernière, les terrains de Saint-Domingue sont supérieurs à tous ceux qu'on

rencontre dans le reste des Antilles. Il y a quelque chose comme un peu moins de 100.000 hectares de terres plantées en cannes, à l'heure présente, dans la République ; mais on en pourrait mettre en culture 10 fois autant. Le sucre produit est du reste expédié à l'état brut, point de raffineries dans le pays ; les mélasses sont transformées en rhum. Bien souvent, une plantation durera 15 années, ce qui est considérable, sans qu'on ait besoin de replanter. Presque toutes les plantations sucrières sont américaines, sauf deux ou trois espagnoles, cubaines ou portoricaines. Certaines ont une étendue de plus de 8.000 hectares. Elles sont principalement dans les provinces de Macoris ou de Saint-Domingue.

La culture du cacao a fait d'autant plus de progrès, qu'elle ne demande ni dépenses considérables de main-d'œuvre, ni érection de machines coûteuses pour le traitement de la récolte ; on s'y porte surtout depuis que le café est en baisse constante. Jusqu'en 1888, le cacao n'était produit dans le pays que pour la consommation locale ; et encore en 1891, on n'en avait expédié qu'un millier de tonnes sur l'étranger. On sait que maintenant l'exportation est réellement considérable, bien qu'il y ait un nombre énorme d'arbustes qui sont plantés, mais ne donnent pas encore : il faut 4 années pour que la plante commence à produire, et elle n'atteint sa pleine production qu'au bout de la huitième année. Une bonne partie des plantations qui fournissent à l'exportation sont des propriétés indigènes ; mais cela tient à ce que les grandes plantations appartenant à des étrangers ne sont pas encore à l'époque de la production. On affirme que le cacaoier donne un produit net moyen de 50 cents par an. Le cacao dominicain vient surtout de Sanchez, puis de

Puerto-Plata. Jusqu'à présent du moins, chez les indigènes, la fève du cacao n'est pas préparée avec assez de soin pour que le produit se vende le prix qu'il mérite sur les marchés étrangers. Dans le sud du pays en particulier, on expédie la fève avant que la fermentation en soit terminée ; et il faudra certainement que les procédés se perfectionnent, pour que l'on tire de cette culture tout le profit qu'elle est susceptible d'assurer.

La culture du café n'est pas à recommander, au moins pour l'instant, et nous avons vu pourquoi ; mais on ne peut prévoir ce qui adviendra de cette culture, dans un avenir plus ou moins éloigné, pour les pays où, comme à Saint-Domingue, la qualité du café est supérieure ; aussi est-il intéressant de juger des conditions dans lesquelles le café est obtenu dans la République Dominicaine. Les régions montagneuses qui couvrent au moins la moitié du pays, sont particulièrement adaptées à cette production. Dans de bonnes conditions, on considère qu'une hacienda de café doit s'amortir en trois années. C'est surtout dans le Cibao, et plus spécialement dans le district de Puerto-Plata, que le café est cultivé. Il faut bien dire que les planteurs dominicains sont quelque peu en retard sur Porto-Rico, par exemple, au point de vue de la préparation de la graine. Ils hésitent à modifier leur outillage en présence des bas prix actuels du café.

Le sol de Saint-Domingue est en état de produire deux espèces de tabacs : le criollo et le tabaco de olor. Le premier est un tabac peu aromatique, à grandes feuilles, ne convenant guère que pour la pipe ou en mélange ; on le cultive surtout du côté de Puerto-Plata et de Sanchez. L'autre espèce est savoureuse et peut être classée parmi les très bons tabacs ; pour l'instant, on le conserve dans

le pays pour la consommation locale, et parce que la production n'en est pas très élevée, tandis qu'on exporte (sur l'Allemagne principalement, comme nous l'avons dit) les tabacs grossiers. Mais si l'on savait s'y prendre, et si la production augmentait, on trouverait un marché facile pour les tabacs de olor (parfumés) de Saint-Domingue. Il y aurait à soigner la qualité en s'inspirant des méthodes pratiquées par les Cubains.

Pour les fruits, la République Dominicaine pourrait amplement tirer parti, sous des formes multiples, des avantages qu'offrent les navires à cales frigorifiques ou rafraîchies. Nous avons vu dans le chapitre relatif au mouvement commercial, que déjà le sol dominicain fournit les États-Unis de bananes : étant donnée la rapidité avec laquelle se développe cette exportation, il est très probable que le marché américain recevra avant peu un million de régimes de bananes de Saint-Domingue. Il y a là une industrie agricole et un commerce des plus intéressants ; mais ils semblent presque un monopole, pour l'instant, entre les mains de la puissante Compagnie fruitière américaine, qui a des exploitations dans l'Amérique centrale et les autres Antilles. Les plantations de bananiers se multiplient aux environs de Sanchez. La culture de l'oranger est susceptible de donner de bons résultats, surtout en vue de ce même marché yankee. Puerto-Plata commence d'exporter des ananas ; et, dans cette voie particulière, il y a beaucoup à faire.

Les exploitations agricoles se développeront naturellement de toutes parts avec rapidité, si seulement le pays est assuré du calme politique ; il ne faut pas accuser seulement l'apathie des habitants ; il faut songer aussi que, jusqu'à l'heure actuelle, ceux qui semaient n'étaient

pas toujours sûrs de récolter, et que, d'autre part, les crises commerciales se multipliaient en raison des crises financières, monétaires, politiques. Sans ajouter encore l'influence mauvaise, sur une partie du pays, des envahissements trop fréquents auxquels se sont livrés les Haïtiens dans la région frontière.

Pour ce qui est de l'élevage, nous avons déjà laissé entendre qu'il peut se faire dans de très bonnes conditions ; mais il a été gêné considérablement, et pendant trop longtemps, par l'interdiction ridicule qui frappait l'exportation du bétail, sans doute dans l'idée qu'on assurait mieux ainsi l'alimentation locale. Il existe dans le pays de belles vallées bien irriguées, offrant une variété d'herbes excellentes pour les bestiaux ; certaines personnes estiment qu'on peut trouver au moins 2 millions d'hectares de pâturages parfaits dans la République. Le troupeau a du reste été composé au petit bonheur, de bêtes plus ou moins dégénérées ; et il y aurait beaucoup à faire pour en relever le niveau. De plus, les éleveurs se sont généralement contentés de laisser le bétail errer au hasard dans les terres qu'ils possédaient, sans lui donner aucuns soins ; tout au plus le réunissait-on tous les trois mois pour marquer les animaux, et voir ceux qui avaient par trop besoin de soins quelconques. Ce qui prouve bien dans quelles conditions déplorables se sont trouvés les bovidés de Saint-Domingue, c'est que, même actuellement, on peut chasser très facilement des bœufs sauvages, qui ne sont pas autre chose que des animaux sans marque, et par conséquent sans propriétaires, ayant repris la vie de leurs lointains ancêtres. Si les bœufs et aussi les porcs sont de petite taille, précisément par dégénérescence, par contre ils ont une chair particulièrement savoureuse.

Aujourd'hui, il est légalement interdit de se livrer à l'élevage dans des terrains qui ne soient pas clôturés, du moins dans ce qu'on a décidé être la zone agricole. Toutes les races et les variétés se rencontrent dans le troupeau dominicain. Pour ce qui est des chevaux, ce sont des descendants des chevaux arabes introduits au début par les Espagnols ; ils ont perdu leur élégance et leur beauté, mais ils ont conservé une énergie rare, précieuse pour les transports auxquels on les applique.

A noter que tous les animaux ont à Saint-Domingue une fécondité rare : les truies tout spécialement peuvent donner jusqu'à 20 et 25 petits par an.

Nous signalerons comme une des industries agricoles les plus rémunératrices l'apiculture ; on sait combien la cire se vend cher, par suite des besoins croissants qu'on en a partout.

II. — Nous ne pouvons manquer de dire quelques mots des exploitations forestières. C'est qu'en effet la plus grande partie de Saint-Domingue est encore couverte de forêts dont tous les arbres sont de valeur marchande. Il y a plus de 2 millions 1/2 d'hectares de bois durs, parmi lesquels l'acajou tient la première place ; et cet acajou est de qualité tout exceptionnelle. A citer encore le gaïac, le bois-satin, et mille autres bois bons pour l'ébénisterie ordinaire de luxe ; on trouve en abondance, sur les hauts plateaux, le cèdre, qui commence à faire défaut en Europe : puis du dividivi, du campêche, des bois pour le tannage comme le manglier, etc, etc. Les voies de communication manquent évidemment, mais on peut utiliser du moins beaucoup de rivières pour le flottage, et l'établissement de voies étroites et légères pour les exploitations forestières ne présenterait pas de réelles difficultés. Sans doute

faudrait-il engager des capitaux considérables dans ces exploitations : toutefois ce sont des entreprises qui assureront une large rémunération aux capitalistes qui les tenteront. Il faut se rendre compte de la façon primitive dont on avait généralement exploité jusqu'ici les richesses forestières du pays, en songeant qu'on n'utilisait que bien rarement les diables à deux roues pour le transport des troncs d'arbres : on se contentait de les traîner à terre au moyen d'attelages de bœufs. On estime que les bois provenant de forêts possédées en pleine propriété, reviennent à 30 dollars, tout compris, rendus à bord des navires chargeant dans les ports. Des arbres sur pied s'achètent 25 cents à 1 dollar. Le salaire des ouvriers bûcherons (qui sont payés plus cher que les autres ouvriers, à cause de leur habileté et des risques qu'ils courent) est de 1 dollar par jour.

III. — On ne doit pas perdre de vue la loi de 1905 sur les Terres Publiques. On donne aux particuliers ou à une société le droit d'utiliser les terres publiques, moyennant demande faite au Ministre de l''Encouragement, ou Fomento. Le demandeur doit s'engager à commencer l'exploitation dans l'année, en défrichant, clôturant et en construisant une habitation. De plus, il prend l'engagement d'employer des ouvriers dominicains ou alors des immigrants, pour lesquels il devra obtenir une autorisation spéciale, sur indication de leur lieu d'origine. Le demandeur spécifie le nombre d'hectares qu'il désire, et il dépose un cautionnement de 2 dollars par hectare ; on lui rend partiellement son cautionnement au fur et à mesure qu'il a commencé l'exploitation sur des lots de 50 hectares. A l'expiration des 10 années, ce concessionnaire spécial doit payer un loyer annuel et par avance, de 10 cents or

par hectare, pour les terres qu'il a obtenues de la sorte. Les terres abandonnées font retour à l'État.

Nous avons fait allusion plus haut à la facilité que l'on a de se procurer des terres un peu partout. Les meilleurs terrains, ayant une couche d'humus de 90 centimètres au moins, se vendent 200 dollars la caballeria de plus de 75 hectares. Et c'est un prix très élevé ; le plus souvent la vente se fera sur le pied de 35 à 50 dollars la caballeria. On peut du reste se procurer à bon marché des terres de « communeros ».

IV. — L'agriculture peut tirer parti d'engrais que le pays lui offre à bon compte ; ce sont des guanos qui se rencontrent dans certaines îles de la côte, comme Siete-Hermanos ou Alta-Vega, et aussi dans des cavernes fréquentées par les chauves-souris. On peut également tirer parti d'amas de feuilles décomposées appelés sopaipo.

CHAPITRE VI

I. Les richesses minières de Saint-Domingue ; or et argent ; cuivre et fer ; houille, platine, etc., etc. — II. L'industrie générale. — III. Les poids et mesures. — IV. L'avenir du pays.

I. — A en juger par les échantillons du sous-sol dominicain que l'on a pu voir un peu dans toutes les expositions qui se sont succédé depuis un demi-siècle, il semble vraiment que le pays doit être particulièrement bien doté au point de vue minier. D'ailleurs, on n'a pas oublié de le doter également d'une loi minière, ce qui laisse supposer que les gisements, filons, richesses minérales diverses, justifient l'existence de ce texte.

Le principe de cette législation est que les mines appartiennent pour moitié à ceux qui les ont découvertes et aussi déclarées au Gouvernement provincial, ce qui est une formalité indispensable pour la validité de cette propriété partielle. En somme, le découvreur des gisements devient un concessionnaire du seul fait de la déclaration, et, comme concessionnaire, il peut vendre sa concession moyennant approbation administrative. Il doit la mettre en exploitation dans un temps déterminé par la loi, autrement sa concession est frappée de déchéance et l'État peut disposer de la mine à sa convenance.

Saint-Domingue a été fameux de tout temps pour ses richesses minières, et le comte Lyonnet qui, en 1800, avait été chargé d'une mission du Gouvernement français, écrivait en 1809 qu'il ne connaissait pas un pays présentant semblables variétés de richesses souterraines. Il citait tout particulièrement l'or et l'argent. Pour ce qui est de l'or, Colomb avait obtenu des tributs d'or des indigènes, et Oviedo a insisté sur les laveries d'or des habitants du pays. Sans remonter aux détails historiques, qui n'ont qu'un intérêt secondaire ici, nous signalerons les quartz aurifères qui existent tout le long de la chaîne montagneuse centrale ; les gisements les plus importants se trouvent, d'après M. Gabb, dans les terrains métamorphiques. Sur le cours supérieur de la rivière Jaina, dans la province de Santo-Domingo, on rencontre de l'or alluvionnaire qui se présente en parcelles de belles dimensions, et à un état de pureté surprenant. Sur le versant nord du Cibao, l'or alluvionnaire se trouve dans une foule de placers, et les cours d'eau qui s'écoulent de la montagne dans la rivière Yaque roulent tous de l'or. Dans les placers du Rio Verde et de Saba-

neta, on affirme que les femmes qui se livrent au lavage des alluvions avec les procédés les plus primitifs arrivent néanmoins à recueillir souvent 6 onces de métal précieux dans une semaine. Nous ne pouvons mentionner tous les placers existants et plus ou moins exploités ; notre énumération serait incomplète en dépit de sa longueur. Il est certain du moins que toutes les vraisemblances géologiques motivent des travaux soignés de prospection ; il y a là une industrie qui payerait sans doute largement. Quelques Américains travaillent isolément pour leur compte. Des entreprises sérieuses seraient sûres d'avoir à leur disposition l'eau en abondance qui est indispensable au traitement des minerais ou des alluvions aurifères.

Nous ne parlerons guère de l'argent, quoiqu'on le trouve sur bien des points, comme du côté de Yasica, de Jaina, de Cotui, etc. Il est plus intéressant d'attirer l'attention sur les gisements de cuivre. On en exploite déjà à Mount-Mateo, sur la Nigua, dans la province de Santo-Domingo ; le minerai extrait fournit de 30 à 33 pour 100 de cuivre pur, c'est-à-dire que ces exploitations sont susceptibles de donner de très beaux résultats si elles sont conduites convenablement. Il semble que des veines très riches de cuivre se rencontrent également dans la province de Vega ; on a déclaré des découvertes et par suite obtenu des concessions pour ce même métal, dans les régions de Monte-Cristi et d'Azua. Le bassin de cette rivière Jaina que nous avons eu l'occasion de signaler à d'autres points de vue, est donné comme riche en dépôts cuivreux divers.

Dans différentes parties du pays, il paraîtrait que les minerais de fer existent en quantités énormes. On in-

dique nommément la montagne dite Isabel-de-Torres. Le long de la rivière Mamon, il se trouverait de l'oxyde noir magnétique sur une longueur de plus de 15 kilomètres. Le ferro-manganèse existe en abondance aux environs de Puerto-Plata. Dans la Sierra-Prieta, près de la rivière Ozama, on a reconnu des masses véritables de cet oxyde noir dont nous venons de parler, et il fournit de 60 à 70 pour 100 de fer. Puis ce sont des pyrites de fer à Los Llanos, à Sabana-la-Mar, de la limonite à Monte-Pueblo. Il serait du reste difficile, pour l'instant, de songer à traiter sur place ces minerais de fer, bien que le fondant existe en masse dans le pays : tout simplement parce que la main-d'œuvre manquerait.

La question se poserait de savoir (à ce propos) s'il serait aisé de se procurer du charbon dans le pays. On a cru d'abord, lors des premières prospections faites aux alentours de la baie de Samana, que les dépôts de charbon en formation que possédait la République, étaient en réalité inutilisables ; mais depuis lors on en est revenu à une opinion bien plus favorable. Il existe des dépôts de vrai combustible en abondance, et tout particulièrement on connaît ceux du district de Pacificador. A Tamboril, on a mis au jour de l'anthracite de qualité excellente ; il donne des résultats parfaits, dans ces moteurs à gaz pauvres qu'on met à contribution de plus en plus un peu dans tous les pays. Sur les éperons de la chaîne montagneuse de Monte-Cristi, il existe des dépôts de lignite et d'anthracite, de même que dans les environs de San-Cristobal ou dans la province d'Azua. On prétend, d'autre part, que les charbons qu'on a trouvés en quantité à peu de distance de la surface du sol près de la baie de Samana, auraient une ressemblance précieuse avec les

houilles Cardiff; c'est peut-être exagérer. Il y a aussi des houilles bitumineuses qui ne pourraient servir pour les chaudières de navires, mais auraient leur application dans l'industrie. En cette matière encore, on a besoin de capitaux importants pour poursuivre des recherches méthodiques, et mettre en œuvre les richesses rencontrées.

On a constaté la présence du pétrole sur une vaste surface, et spécialement aux environs de la ville d'Azua; ce qui est intéressant à propos de cet hydro-carbone, c'est que, au contraire de bien d'autres produits minéraux, il est déjà exploité par les soins de la West India Petroleum Company. On pense que les terrains pétrolifères vont jusqu'à Puerto-Plata et Monte-Cristi. Ce seraient les gisements de Pensylvanie qui se continueraient de la sorte, pour se retrouver plus loin au Vénézuéla. On retrouve l'huile minérale dans la région de Neyba et dans la province de Seybo.

Signalons enfin le platine à Jarabacoa et à Guanuma, le mercure à Santiago, à San-Cristobal et près de Santo-Domingo. Il paraîtrait que des dépôts d'étain existent dans la province de Seybo. Le sel se trouve en abondance et en magnifiques cristaux dans la chaîne de Barahona, et il est à l'état extrêmement pur. Du reste, des exploitations salinières existent sur certains points du littoral. Nous pourrions encore parler de l'alun, qui se rencontre au confluent de la rivière Jimenoa et du Yaque del Norte; on le recueille en surface, son exploitation se faisant de la manière la plus primitive. On affirme que le pays renferme des pierres précieuses; mais les détails manquent pour localiser les points d'où on peut les extraire.

Quant à la chaux, aux infinies variétés de carbonates de chaux, aux pierres à bâtir, aux marbres divers, tout cela

abonde dans la République ; les pierres employées dans les vieilles constructions espagnoles datant de la conquête se sont conservées intactes sans entretien. Dans la chaîne centrale, rien de plus aisé que d'extraire des granits de toutes sortes ; mais le défaut de voies de communication ne permet pas souvent de les emporter là où l'on en a besoin. Dans la province d'Azua, on trouve du gypse en abondance ; un peu partout on peut se procurer des argiles de nuances variées ; dans la province de Santiago, c'est un très bon kaolin, et tout près de là on a la possibilité d'extraire du feldspath : ce qui permettrait de fonder des fabriques de porcelaine dans le pays. On ne l'a pas encore fait, pas plus qu'on n'a créé des fabriques de tuiles et de briques avec les argiles qui abondent de tous côtés.

II. — Ceci, puis ce que nous avons dit des exportations ou importations, et aussi des entreprises à peu près exclusivement agricoles auxquelles se consacre la population, nous montre que l'industrie est presque inexistante à Saint-Domingue. C'est à peine si l'on peut citer quelques fabriques de savon, des manufactures d'allumettes, de cigares et de cigarettes, de chapeaux de paille, quelques ateliers de bonneterie ; puis des chocolateries destinées aux besoins locaux, quelques distilleries, des scieries, des tanneries en petit nombre, des usines à décortiquer les produits agricoles. En tout cas, il y a une large place à prendre pour les capitaux qui viendront dans le pays pour répondre au développement général de la production et de la consommation ; si, encore une fois, ces capitaux sont à tous égards assurés de la sécurité du lendemain.

III. — L'influence française n'est pas sans se faire sentir puissamment à Saint-Domingue : la preuve en est que le système des Poids et Mesures est établi en principe sur le

système métrique ; et, pour faciliter l'introduction de ce système dans la pratique, une loi de 1904 a fixé les équivalences entre les mesures métriques et les unités locales, dont il se fait constamment usage encore. La mesure essentielle des longueurs est l'ona (dont on retrouve le radical français), et qui vaut effectivement 1 m. 18 ; on emploie aussi la mesure espagnole de la vara, de 0 m. 83. Comme mesure de surface, nous avons signalé la caballeria, mais il ne faut pas oublier non plus la tarea, qui vaut un peu plus de 628 mètres carrés. Comme mesure pour les matières sèches, on se sert surtout de la fenega, mesure d'origine espagnole qui vaut 55 litres et demi ; puis aussi de l'almud, de 5 à 6 litres. La mesure de poids essentielle est l'arroba, dont nous avons parlé pour Porto-Rico et Cuba. Mais les mesures américaines sont également d'emploi courant ; et c'est là un détail caractéristique de l'influence grandissante que prennent les Américains à Saint-Domingue ; nous avons déjà noté des choses typiques à cet égard.

IV. — Nous ne rappellerons pas la Convention financière qui a été signée entre la Confédération américaine et la République de Saint-Domingue : sans doute elle n'a pour objet, en principe, que la liquidation des dettes criardes de cette dernière, liquidation à laquelle étaient intéressés beaucoup d'Américains. Mais personne ne peut s'y tromper ; cette entente entraîne une véritable main mise politique, en même temps qu'économique, de la Confédération sur la petite République. Cela aura sans doute ce bon effet de diriger sur le pays une partie des capitaux et des initiatives qui surabondent en pays yankee. Mais on peut se demander si le régime protectionniste américain vaudra mieux pour le pays que le régime protectionniste

indigène, qui semblait sur le point de s'atténuer quelque peu. En tout cas, si Saint-Domingue devient partie plus ou moins intégrante de la Confédération, même sous cette désignation un peu ambiguë (volontairement) de territoire extérieur, il est à supposer que notre commerce perdra du terrain dans la République dominicaine, en même temps que le commerce des autres pays européens.

Souhaitons du moins qu'on sache mettre en œuvre les dons remarquables que la nature a procurés à cette partie des Indes Occidentales.

CINQUIÈME PARTIE

LA JAMAÏQUE

CHAPITRE PREMIER

I. Situation de l'Ile, son orographie et son hydrographie, le climat. Les cyclones et les tremblements de terre. — II. Les territoires annexes des Caicos, des Iles Turks, des Cayes. — III. L'organisation politique et l'administration du pays. La justice. — IV. L'état des finances, budget et dette publique. Les impositions.

I. — Tout en occupant une place honorable parmi les Grandes Antilles au point de vue de la superficie, il ne semble pas que la Jamaïque soit appelée au même avenir que les autres Iles de ce groupe, et en particulier que Porto-Rico, qui lui ressemble le plus par l'étendue ; et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons repoussé à la fin de ce livre l'étude que nous avions à donner de cette possession anglaise. En dépit de son organisation politique très équilibrée, elle est passée par des crises économiques sérieuses, dont les dernières ne sont pas lointaines ; c'est là chose beaucoup plus importante que ces ouragans ou ces

éruptions volcaniques, qui, sans doute, ont éprouvé profondément l'Ile, mais peuvent du moins être considérés comme choses accidentelles.

La Jamaïque est pourtant bien située, dans une position centrale par rapport au reste des Antilles ; et pour elle aussi on s'attend à ce que l'ouverture du Canal de Panama et la navigation intense qui est censée devoir s'y faire, révolutionnent le pays, en lui assurant un rôle de premier ordre dans les relations commerciales. Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons dit à cet égard. En tout cas, la Jamaïque est dans le proche voisinage, non seulement de Cuba et de l'Ile de Saint-Domingue, à une centaine de milles environ, mais encore de l'Amérique centrale ; la distance qui la sépare du Territoire des Mosquitos n'atteint pas 300 milles. L'Ile a une longueur maxima de 223 kilomètres, pour une largeur qui est en certains points de 80 kilomètres et se réduit parfois à une trentaine de kilomètres. Sa superficie est de 10.500 kilomètres carrés à peu près, mais nous allons voir qu'il faut connaître l'orographie de ce pays pour se rendre compte de sa surface utilisable.

C'est qu'en effet cette Ile, dont la base est faite de roches ignées sur lesquelles se sont superposées diverses formations géologiques, est extrêmement montagneuse ; et les sommets s'en élèvent à des hauteurs considérables, du moins étant donné leur proche voisinage de la mer ; ces hauteurs se rencontrent principalement dans la chaîne qu'on nomme les Montagnes Bleues. La moitié environ de la superficie totale de l'Ile est à une altitude de moins de 300 mètres ; mais il y a 3.500 kilomètres carrés de cette surface qui se trouvent entre 300 et 600 mètres d'altitude. C'est du reste le centre de l'Ile qui est le plus élevé

au-dessus de la mer dans les comtés de Surrey et de Middlesex, court, dans une direction généralement est-ouest, la grande chaîne centrale, où le Blue Mountain Peak atteint 2.200 mètres et plus. De la chaîne centrale et quasi-médiane partent des éperons vers le nord et le sud, desquels se détachent d'ailleurs des éperons secondaires, avec une régularité curieuse. Cela partage le pays en une série de vallées principales et secondaires. Beaucoup de ces chaînons ont des altitudes moyennes ou des pics qui peuvent presque se comparer avec ce qu'on rencontre dans la grande chaîne.

Il va de soi que cette orographie a entraîné la formation d'une foule de rivières, qui ont fait donner à l'Ile le nom de Terre des Sources ; cependant, dans le centre et aussi dans l'ouest, il se trouve des régions tout à fait sèches. Les cours d'eau ont fréquemment des parcours très tourmentés, à cause même des chaînons montagneux qui viennent leur barrer la route. Ils sont presque tous très rapides, à allure torrentueuse, et en temps de crues ils ne sont pas sans causer des ravages dans les cultures, et aussi dans les routes et ouvrages d'art de celles-ci. Nous verrons que ces dernières font défaut encore en certains points, comme dans la région de Portland ; précisément par suite de la nature essentiellement montagneuse du sol, qui a été bouleversé par les eaux superficielles. Il existe de nombreuses cascades sur les cours d'eau, à cause même de leur pente et de la nature du pays. Nous n'avons pas besoin de dire que ces rivières ne sont guère navigables.

L'existence de véritables montagnes à la Jamaïque est une ressource précieuse pour les habitants, qui pourraient être fatigués par la chaleur. Au reste, le climat n'en est pas très pénible. A Kingston la capitale, par exemple, on

ne relève point de maxima de plus de 34 C°., et cela pendant le mois de juillet, à un moment où les minima moyens sont de 21° à peu près. Il est vrai qu'en aucun mois de l'année la température ne s'abaisse sensiblement au-dessous de ces chiffres : c'est ainsi qu'en février ou mars, à une époque où le maximum moyen n'est que de 32 C°., le minimum moyen se tient encore à 16°. Sur un ensemble d'observations prises pendant des années, on arrive à relever un maximum moyen qui n'est que de 33°, et le minimum se tient aux environ de 20°. Ainsi que nous venons de le laisser entendre, les mois chauds sont particulièrement juillet, août et septembre. Il va de soi que la température est bien différente au fur et à mesure que l'on s'élève ; et vers 2.000 mètres notamment on a relevé des minima de 10°. Quant à la chute de pluie annuelle, elle est en moyenne de 1 mètre 70, mais elle varie suivant les parages. Le minimum de pluviosité se manifeste en février et mars, le maximum, au contraire, en mai, puis en octobre. Les mois intermédiaires étant du reste beaucoup plus pluvieux que les premiers mois de l'année.

Nous n'avons guère à rappeler qu'il faut compter avec les cyclones ou les ouragans, dans cette partie des Antilles ; ils ont été très fréquents dans le courant du dix-neuvième siècle, et, au commencement du vingtième, nous pourrions citer notamment celui de 1903 : il a causé pour plus de 3 millions de dégâts sur la côte nord. Les tremblements de terre sont également à redouter puisque, au commencement de janvier 1907, il s'en est produit un qui a entraîné la mort de 1.500 personnes, et a détruit pour près de 40 millions de francs de propriétés, de plantations, etc. La capitale Kingston a été ruinée en grande partie, et le Gouvernement métropolitain s'est vu pour ainsi dire

obligé de donner ou tout au moins d'avancer à la colonie plus de 25 millions de francs, afin de l'aider à sortir de l'impasse où l'avait acculée cette catastrophe, qui succédait à une série de mauvaises années au point de vue des finances publiques.

II. — Avant de fournir quelques indications rapides sur l'organisation du pays, nous rappellerons que, administrativement, il faut y rattacher quelques petites terres sans grande importance, et qui ne valent pas qu'on leur consacre une étude : ce sont les Iles Turks et Caicos, qui sont une dépendance administrative de la Jamaïque tout en se rattachant en réalité aux Bahamas, et dont l'administration est confiée à un Commissaire assisté de 5 conseillers législatifs, le tout sous l'autorité du Gouverneur de la Jamaïque. On n'y trouve guère plus de 5.300 habitants, répartis dans une trentaine d'îles. La population, qui a des écoles à sa disposition, se livre surtout à la récolte du sel puis à la pêche des éponges, à la culture de certaines fibres textiles. Il y a aussi, assez près de la Jamaïque, des rochers plus ou moins inhabitables, comme les Iles Caymans, les Cayes Morant et Pedro ; la population en est à peine de quelques centaines de personnes, qui pratiquent la pêche de la tortue, l'élevage, et quelques autres industries agricoles.

III. — Pour la Jamaïque même, il existe un Gouverneur nommé par la Couronne ; puis un Conseil privé de 8 membres, nommés également par le souverain ; enfin un Conseil législatif comprenant 6 membres de droit, 10 nommés par le Roi, et 14 membres élus. Les droits à l'éligibilité sont réservés à ceux qui ont une certaine quotité de revenus, une valeur déterminée de propriété, ou qui payent tant d'impositions. Les électeurs ne doivent pas avoir été inscrits

sur les registres de l'assistance publique pendant les 12 mois précédant le vote, et, de plus, ils doivent payer un certain montant d'impositions. Le pays est divisé en 15 paroisses qui forment autant de collèges électoraux, réservés naturellement aux Anglais. Le Conseil législatif a un champ d'activité assez large, mais on l'a limité en ce qui concerne les lois qui pourraient porter atteinte aux principes de la législation générale britannique, ou aux droits des étrangers, détail qui a bien son importance.

Au point de vue judiciaire, on trouve une organisation qui rappelle assez bien celle de la Métropole : il y a une Haute Cour de Justice, puis des cours de circuit et un magistrat résidant dans chaque paroisse.

IV. — Comme nous sommes convaincu que le bon état des finances publiques est chose des plus importantes pour un pays et pour ceux qui s'y établissent ou y font des affaires, nous insisterons un peu, à cet égard, sur la situation de la Jamaïque ; c'est aussi l'occasion d'indiquer brièvement le système des impositions, qui a tant d'influence sur le développement commercial et sur les conditions d'existence.

Il ne faut pas oublier, en jetant un coup d'œil sur les finances du pays, que la contrée a été à plusieurs reprises durement éprouvée par des calamités naturelles, qui se sont traduites par l'impossibilité pour bien des contribuables de payer leurs impositions, par des arrêts ou tout au moins des dépressions considérables dans les phénomènes commerciaux et industriels constituant les sources de recettes de ces finances publiques. C'est ainsi que le pays a terriblement souffert du cyclone de 1903, et que c'est la cause qui entraîna un déficit dans la liquidation du budget de 1904-1905. Comme conséquence, il

devenait indispensable d'émettre des Bons du Trésor pour parer aux insuffisances de recettes. Le recul dans la situation économique du pays avait été d'autant plus important que bien des années de dépression s'étaient fait sentir auparavant sous l'influence du mauvais état des industries locales. Pour l'exercice 1906-1907, le montant des recettes a été de 887.000 livres sterling; en 1900-1901, le chiffre correspondant avait été seulement de 760.000 livres sterling, puis de 856.000 deux années plus tard, et de 926.000 en 1903-1904. C'est le maximum qu'on ait atteint durant toutes ces années. Quant aux dépenses, elles ont été, durant les années correspondantes, de 763.000, de 788.000, de 822.000 livres; et finalement elles atteignent 828.000 livres pour la dernière année dont nous ayons les statistiques financières. Mais ce sont là les recettes générales, et les dépenses qu'elles ont pour but de payer; tandis qu'il y a aussi des recettes « appropriées », suivant l'expression législative : ce sont les recettes paroissiales, qui sont attribuées au service des routes, au service sanitaire, et aux autres services locaux administrés par les paroisses. Ici, les dépenses ressortent actuellement à 130.000 livres; mais si l'équilibre se fait à peu près à l'heure présente, à bien des reprises les dépenses se sont élevées à 150.000 et 160.000 livres, alors que les recettes n'atteignaient pas 120.000 livres.

A noter que les recettes sont faites pour 410.000 livres par les droits de douanes, pour 107.000 livres par l'excise : le chemin de fer de la Jamaïque en donne 148.000, la taxe sur les terres et les maisons plus de 30.000, les licences 21.000. D'autre part, dans les dépenses, les seules charges de la dette publique réclament 214.000 livres, le Département des Finances 38.000, celui de la Justice

35.000, les services pénitentiaires 77.000, l'Instruction 57.000, à peu près autant le Service médical ; les grandes routes et les bâtiments publics 90.000, le chemin de fer 79.000. Nous insisterons particulièrement sur les dépenses du service d'immigration, qui atteignent 23.000 livres : cela accuse cette rareté de la main-d'œuvre dont on souffre beaucoup dans l'Ile.

Nous avons prononcé le mot de dette publique, et l'examen rapide des chiffres du budget montre qu'elle joue un rôle très important dans la vie du pays. En dépit des amortissements qui ont été sagement prévus, on peut dire qu'elle est démesurée. En 1898, elle ne dépassait pas 1.993.000 livres ; elle s'élevait déjà à 3.633.000 livres en 1901, et actuellement on n'a pas pu l'abaisser au-dessous de 3.247.000 livres. Il est vrai que le Gouvernement, suivant des pratiques de socialisme d'État qui ont assez de succès dans les colonies anglaises, a fait bien des choses pour augmenter ses dettes. Il a racheté le chemin de fer, racheté de même quatre hôtels, etc.

Avant d'en finir avec cette question des impôts, nous ajouterons que le nombre des contribuables dans l'Ile est de 159.000, dont 138.000 ne payent que moins d'une livre d'impositions, puis près de 11.000 qui en payent de 1 à 2.

CHAPITRE II

I. La population de la Jamaïque et les besoins de main-d'œuvre : mortalité et natalité. L'immigration indoue à la suite de la suppression de l'esclavage. — II. La situation des étrangers, contrats d'immigration, conditions d'émigration hors de l'île. Le coût de la vie. — III. L'enseignement primaire et secondaire : les cultes, les ressources en matière médicale. — IV. La police et la sécurité.

I. — Nous avons dit tout à l'heure que l'immigration était nécessaire au pays ; cependant il ne faut pas croire que sa population soit tout à fait clairsemée. La Jamaïque compte actuellement un peu plus de 830.000 habitants, dont moins de 27.000 seulement sont électeurs, dans les conditions que nous avons indiquées sommairement. Si nous remontions jusque vers la fin du XVII[e] siècle, nous constaterions qu'à ce moment (exactement en 1696), on évaluait la population de l'île à près de 48.000 habitants, ce qui était bien plus du double de ce qu'on avait trouvé une vingtaine d'années plus tôt. Un siècle plus tard, on arrivait au total de 291.000 âmes. En 1834, date mémorable puisque ce fut l'émancipation des esclaves, la population atteignait le chiffre de 371.000 individus, parmi lesquels les esclaves précisément formaient un ensemble considérable de 311.000 personnes. Ce sont ensuite les chiffres successifs de 377.000 habitants en 1844, de 441.000 en 1861, ce qui accusait comme on voit une belle augmentation, en dépit d'épidémies de choléra, de variole, qui avaient tué certainement de 50.000 à 60.000 individus. Il n'a pas été fait de recensement complet depuis 1891 : à cette époque, la population comptait 639.000 âmes, dont 305.000 femmes ; d'autre part, au point de vue de la couleur, on avait re-

censé moins de 15.000 blancs, 488.000 nègres purs, et 122.000 gens de couleur, sans compter plus de 40.000 Indiens, des Chinois et un complément de population mélangé. Quant au total de 830.000 que nous venons de donner plus haut, il est obtenu simplement par des évaluations vraisemblables.

Dans presque toutes les paroisses la population croît, à part pourtant les paroisses de Saint-Thomas et Trelawny, où la décroissance est très accentuée. Celles où le développement de la population est le plus marqué sont les paroisses de Kingston (la capitale), puis de Saint-Elizabeth, de Manchester, de Clarendon. Il ne faut pas, comme de juste, s'attendre à trouver de grandes villes dans ce petit pays. On peut citer Kingston, dont la population, qui était déjà de plus de 46.000 habitants au dernier recensement, augmente sans cesse. Les plus grosses agglomérations sont ensuite Spanish Town, avec ses 5.000 habitants et plus, Montego Bay, avec un total à peu près semblable.

Il est intéressant de compléter par quelques indications démographiques ce que nous avons dit du climat du pays : on est en effet réellement renseigné sur les inconvénients et les avantages de la résidence dans le pays, si l'on sait quel est le taux de la mortalité ou celui même de la natalité. Pour ce qui est du chiffre des naissances dans la dernière année dont les statistiques aient pu être mises à notre disposition (1906-1907), il dépasse 31.500 unités. Cela correspond à un taux de 38,1 par 1.000 habitants, calculé sur la population moyenne estimée. Ce n'est pas un taux exceptionnel : tout au contraire, nous trouvons 39,3 en 1902, 39,9 en 1903, et si 1904 accuse une baisse très notable de cette natalité (pour des circonstances di-

verses), le coefficient se retrouve à 38,8 l'année suivante.

Les décès sont loin d'être nombreux dans un pays dont le climat peut être redouté comme un peu extrême, et au milieu d'une population dont la plus grande partie est bien loin de suivre les règles les plus élémentaires de l'hygiène. Durant la dernière année que nous considérons, le total des décès a été de 21.700 ; cela donne un coefficient de 26 pour 1.000 à peu près. Ce taux est particulièrement élevé par rapport à toutes les années précédentes; mais il ne faut pas oublier qu'il porte sur l'année 1906-07, et c'est justement celle qui a été influencée si cruellement par le terrible tremblement de terre auquel nous avons fait allusion, et que tout le monde connaît. Si nous remontions dans les statistiques, nous trouverions un coefficient de mortalité de moins de 21 en 1905-6, de près de 25, il est vrai, durant les deux années immédiatement précédentes, mais de moins de 20 pour 1.000 en 1902-3.

Nous ne reviendrons pas sur la question de l'esclavage ; nous avons dit à quelle époque il a été supprimé dans l'Ile de la Jamaïque. Cette suppression a amené dans le pays une vraie crise de main-d'œuvre ; les nègres étaient en grand nombre, mais ils estimaient que le don de la liberté s'accommodait mal avec les occupations qu'on leur avait imposées jusqu'ici dans la campagne. Et c'est ainsi que les Anglais furent forcés de demander à leur immense empire des Indes les bras qui allaient leur manquer. C'est en 1845 que cette immigration hindoue a commencé, et environ 31.000 de ces Hindous ont été introduits; il faut dire du reste tout de suite que près de 11.000 s'en sont retournés dans leur pays sans vouloir s'installer définitivement dans l'Ile. Cela n'empêche que cette

immigration se continue sous la surveillance du Gouvernement anglais, qui protège minutieusement ceux de ses sujets indiens qui viennent à la Jamaïque. Sur les 13.000 Hindous et plus qui se trouvent actuellement dans le pays, on en compte près de 10.000 qui ont dépassé la résidence de 10 années ; l'immigré a droit au rapatriement gratuit avec sa famille. Notons que les Hindous ont moins de tendance à s'établir librement à la Jamaïque qu'à la Trinidad, une fois achevé leur contrat. Quiconque veut employer cette main-d'œuvre immigrée, doit payer au fond spécial d'immigration ou bien tout de suite 15 livres 10 shillings, ou 2 livres immédiatement et 3 livres 10 shillings pour chacune des quatre années suivantes.

II. — Pour les étrangers qui viennent dans l'Ile autrement que sous les conditions spéciales de l'immigration hindoue, la naturalisation s'offre dans des conditions très faciles; il suffit de recourir pour cela à l'autorité du Gouverneur. L'étranger est ainsi rapidement assimilé au sujet par naissance de la Grande-Bretagne, au point de vue de tous les avantages qui peuvent dériver de la nationalité britannique. Cette naturalisation facile s'est appliquée à bien des reprises à des Haïtiens ou des Cubains, qui fuyaient leur pays trop souvent troublé par des révolutions. Pour la demande en naturalisation, il suffit de prêter le « serment d'allégeance », et d'être présenté et appuyé par deux « citoyens respectables » de l'Ile. La femme d'un individu naturalisé acquiert de droit la nationalité britannique, comme du reste celle qui épouse un sujet anglais. La naturalisation ne se fait pas de droit pour les enfants. Ce qui est assez curieux, c'est que les certificats de naturalisation accordés en Angleterre même ne donnent pas au titulaire les droits de citoyen britannique dans la colonie.

Les sujets anglais de l'Ile ont la faculté de recevoir des passeports du Gouverneur.

Il existe une loi de 1902 qui a été votée spécialement comme mesure de protection à l'égard des travailleurs émigrants quittant l'Ile. Le Gouverneur peut leur accorder un permis spécial, quand ils se dirigent vers un pays où ils prouvent qu'ils ont déjà une entreprise ou une occupation leur assurant des moyens d'existence, et quand par conséquent l'Administration de l'Ile n'est pas exposée à se voir obligée de les rapatrier à ses frais ; ou encore quand ces travailleurs émigrants ont déposé dans les caisses officielles une livre 5 shillings, pour couvrir ces risques, ou quand un agent d'émigration a fait ce dépôt pour eux. Les contrats que les émigrants originaires du pays passent avec des agents d'émigration sont soumis à contrôle. D'autre part, il existe une loi de 1905 qui, elle, s'applique aux immigrants pauvres, et qui est analogue aux dispositions restrictives qu'on rencontre aux États-Unis, et même maintenant en Angleterre. Interdiction est faite de débarquer dans l'Ile à toute personne qui est jugée par les autorités médicales ou autres incapable de gagner sa vie par elle-même, et par conséquent susceptible à un titre quelconque de tomber à la charge de la collectivité. Et la responsabilité d'un débarquement de ce genre retombe sur la Compagnie de navigation ayant assuré le transport et le débarquement de la personne visée.

Nous pouvons donner quelques chiffres sur le prix de vente d'articles d'alimentation, qui laisseront pressentir dans quelles conditions on peut vivre à la Jamaïque. Comme fruits ou produits alimentaires locaux, voici, par exemple, les bananes, qui se vendent de 15 à 30 centimes

à peu près la douzaine ; puis les noix de coco, qui coûtent 1 fr. 25 à 1 fr. 90 la douzaine. Les oranges douces se vendent fréquemment 2 fr. 50 le cent, tout au plus 5 francs ; les ananas 20 à 60 centimes. Le prix des choux est de 45 à 90 centimes pièce, celui des haricots de 20 à 60 centimes la livre anglaise. La livre de pommes de terre coûte de 15 à 20 centimes.

Les conditions de la vie pour l'étranger sont très bonnes, étant donné qu'il est assimilé largement au sujet de la Grande-Bretagne, au point de vue des droits individuels. Quant à la propriété industrielle, elle est protégée par les mêmes textes que dans le Royaume-Uni, sous bénéfice, bien entendu, de publicité locale. La nouvelle législation anglaise va s'imposer naturellement aussi dans l'Ile de la Jamaïque, l'Enregistrement devant se faire spécialement auprès de l'Administration insulaire, si l'on veut protéger dans l'Ile une invention même brevetée en Grande-Bretagne.

Les tribunaux sont fort bien organisés ; nous avons donné quelques indications à leur sujet.

III. — Au point de vue instruction, les ressources sont assez variées à la Jamaïque. On compte environ 700 écoles pour l'instruction élémentaire, et la fréquentation moyenne y est de 87.000 enfants ; en ce qui touche l'état d'instruction de la population de l'Ile, nous n'avons comme source d'information que le recensement de 1891, ce qui est bien lointain : il accusait une proportion de 45 pour 100 d'individus sachant lire et écrire, ou tout au moins lire ; ceux qui savaient à la fois lire et écrire ne représentaient que 25 pour 100 à peu près de toute la population. Il faut dire qu'avant l'émancipation des noirs, l'instruction la plus élémentaire n'existait point à la Jamaïque, et cela même

pour les enfants des indigènes libres. Depuis 1879, toutes les questions d'instruction primaire sont sous l'autorité d'une Commission supérieure. C'est seulement vers 1867 que cette instruction commença de faire quelques progrès réels dans les milieux pauvres de la population. Les écoles ne reçoivent que des subsides du Gouvernement ; d'autre part, ce n'est point partout que l'enseignement est obligatoire. Ce qui est assez curieux, et ce qui montre bien l'influence terrible des catastrophes météorologiques sur un pays comme la Jamaïque, c'est que, à la suite du cyclone de 1903, un grand nombre d'écoles ont été désorganisées, et la fréquentation a baissé dans des proportions formidables. On divise les écoles en écoles enfantines pour les enfants de 4 à 8 ans, et écoles élémentaires où ils vont de 6 à 14 ; ces écoles reçoivent des subsides d'autant plus importants que les inspecteurs de l'État ont été plus satisfaits de leur tenue. Une grande partie de ces établissements d'instruction appartiennent à des sectes religieuses, le plus souvent protestantes ; les catholiques en possèdent une trentaine. Le Gouvernement entretient deux écoles pour la formation du personnel enseignant des deux sexes.

On a créé une école d'enseignement manuel, et l'on pense en installer d'autres analogues dans diverses parties de l'Ile.

Il existe à la Jamaïque deux commissions spéciales, qui permettent aux jeunes gens de subir les examens correspondant à ceux de Cambridge ou de l'Université de Londres. Il existe d'ailleurs, dans la banlieue de Kingston, une École supérieure appelée aussi Collège de la Jamaïque. (Il a d'ailleurs été gravement endommagé par le tremblement de terre de 1907, mais on y porte remède).

C'est une institution qui peut recevoir une cinquantaine d'enfants d'âges divers et de toutes religions ; le prix de pension par trimestre y est de 13 à 15 livres sterling ; il admet également des demi-pensionnaires. On donne dans ce Collège une instruction très large, correspondant à peu près à notre enseignement classique et à l'enseignement des écoles commerciales fondus. Il y a plusieurs autres écoles qui présentent un caractère pratique et commercial, et dont quelques-unes sont pour les jeunes filles. Ainsi que nous le disions, les ressources sont variées, et comme l'Ile n'est pas très grande et que les écoles diverses sont réparties un peu de tous les côtés, il est facile de faire instruire un enfant à la Jamaïque. Ce qui prouve combien toutes les religions ont pleine liberté sur le sol de la colonie, c'est qu'on y trouve tout à la fois un Couvent de l'Immaculée Conception et un Collège théologique protestant. On n'a pas négligé non plus l'enseignement agricole.

Il n'y a pas de culte officiel, mais on rencontre une série de chapelles et missions appartenant à tous les cultes, au moins chrétiens. Les Salutistes et les Juifs sont aussi représentés.

Les ressources ne manquent pas en matière médicale. Le Gouvernement a cru devoir prendre des mesures officielles pour remédier à la pénurie de médecins qui s'était manifestée pendant longtemps dans l'ensemble du pays ; et l'on a créé un corps de médecins qui soignent gratuitement les pauvres, mais ont le droit d'exercer librement pour leur compte auprès de la clientèle qui est en état de les payer. Comme du reste l'interventionnisme est assez de mise dans l'Ile, on a fixé un tarif pour les soins médicaux ainsi donnés par ces médecins à titre privé. Les

hôpitaux sont très suffisamment nombreux dans le pays. On a installé une léproserie, la lèpre n'étant pas une maladie à négliger complètement dans ces parages. Enfin on a créé un lazaret qui est assez bien disposé : une commission spéciale impose les quarantaines dans les limites qu'elle juge convenables. Une loi de 1887 a prévu des mesures assez strictes pour l'isolement des gens suspects de maladies contagieuses, pour la désinfection des maisons, etc.

IV. — Ajoutons que la Jamaïque possède un corps de police de 900 hommes environ, dont une partie sont montés ; ils sont répartis un peu dans tous les centres, et font des patrouilles à travers l'Ile pour assurer la tranquillité. Les précautions ne sont pas hors de mise, car la population noire est assez turbulente.

CHAPITRE III

I. Les voies de communication intérieures : les routes et les rivières. Les chemins de fer ; leur développement et leur rendement, — II. Les transports par mer. Les ports ; conditions d'accès, taxes, et trafic. Les lignes de navigation. — III. Les postes et les télégraphes. Les câbles sous-marins.

I. — Les voies de communication intérieures, ainsi que nous l'avons vu pour les autres grandes Antilles, sont considérablement influencées (peut-être plus qu'ailleurs) par cette orographie très tourmentée que nous avons indiquée sommairement. Et pourtant, dès 1681, les autorités s'étaient préoccupées d'assurer la création et l'entretien des grandes routes (highways) aux frais des paroisses. Bientôt, les ressources de ces paroisses étaient devenues insuf-

fisantes, parce que la pénétration de l'Ile se faisait ; et l'on dut avoir recours à la fois à des péages sur les voies considérées et à des contributions du Gouvernement central. On modifia quelque peu la législation ; mais, vers la moitié du siècle dernier, les routes étaient dans un état déplorable ; trop souvent, entre deux centres importants, on ne trouvait à suivre que le lit des rivières, et naturellement l'agriculture se ressentait cruellement de cet état de choses. C'est seulement depuis 1857 qu'une Commission supérieure a été nommée, qui prend en main la construction et l'entretien de toutes les voies de communication, en disposant comme ressources des taxes sur la terre, et de toutes les impositions créées dans les paroisses pour les routes. Ultérieurement, on a avec raison supprimé les péages et barrières partout où il en existait, puis on a fait des emprunts et eu recours aux fonds généraux du budget pour les voies de communication par terre. On a établi un peu partout des ponts, et cela n'était pas de trop, puisque, sur bien des points, les voies passaient à gué des rivières, ou plutôt des torrents qui souvent, en temps de crues, montaient de 9 mètres et plus. On construit maintenant les ponts avec des fondations très profondes que ne peuvent ébranler les plus violentes crues. A l'heure actuelle, la Jamaïque possède quelque 2.500 kilomètres de grandes routes où les charrois peuvent se faire dans de bonnes conditions, ce qui est particulièrement précieux pour le commerce des fruits, qui s'est sérieusement développé dans l'Ile.

Il n'y avait pas grand'chose à faire pour utiliser les rivières torrentueuses qui sillonnent le pays, au moins en ce qui est de la navigation. On s'est contenté de défendre un peu les terres contre leurs ravages ; puis, dans la vallée

du Rio-Cobre et dans la région de Vere, on a exécuté des travaux d'irrigation fort importants. On a du reste capté les eaux de plusieurs de ces torrents (eaux forcément assez pures) pour alimenter diverses agglomérations. D'une manière générale, on est obligé de recourir aux réservoirs et citernes à la Jamaïque, parce que les eaux superficielles disparaissent rapidement et profondément. Les sécheresses ne sont pas rares, du moins dans certaines parties de la Colonie, et nous les verrons avoir des effets redoutables au point de vue agricole.

Les communications par voie de fer ne sont pas très développées. Nous avons expliqué comment le Chemin de fer de la Jamaïque, construit par une Compagnie privée, a été ensuite racheté par le Gouvernement insulaire. Ce qui est assez curieux à noter c'est que la Jamaïque possédait le commencement de cette voie de fer dès 1845, à une époque où les chemins de fer étaient fort rares partout. Le développement de cette ligne était seulement d'une vingtaine de kilomètres à ce moment; un prolongement en fut livré à l'exploitation en 1869, puis en 1879 la ligne fut rachetée par le Gouvernement de la Jamaïque pour la somme de 93.000 livres. Peu de temps après, on ouvrait de nouveaux prolongements, et, en 1890, le Gouvernement revendait cette ligne à une Compagnie américaine, qui s'engageait du reste à prolonger ce petit réseau, d'une part sur Port Antonio, et, de l'autre, sur Montego Bay. Le prix d'achat avait été de 800.000 livres, ce qui constituait une bonne opération, même en tenant compte des constructions faites entre temps. En 1896, les prolongement promis étaient exécutés, mais la Compagnie n'avait pas tenu ses engagements, en ce qui touchait les versements à effectuer par elle pour couvrir les intérêts de

l'emprunt émis et hypothéqué sur le chemin de fer. Une décision judiciaire intervint, et le Gouvernement a repris possession du réseau. C'en est un véritable, en dépit de la longueur modeste des lignes qui le composent ; ce réseau est administré comme une branche de l'Administration de l'Ile.

La longueur actuelle des lignes ferrées de l'Ile est de 300 kilomètres à peu près ; elles comprennent un tronc principal qui va de Kingston, la capitale, à Montego Bay, en passant par Spanish Town, Old Harbour, Porus, c'est-à-dire suivant à quelque distance le grand axe de l'Ile, tout en se maintenant dans le sud de cet axe. Puis un embranchement part de Spanish Town et se dirige sur Ewarton ; il lance à son tour un embranchement secondaire qui se dirige dans le nord sur Annota-Bay, Buff Bay et atteint San Antonio. Au point de vue général, nous dirons que les chemins de fer donnent annuellement 148.000 livres de recettes brutes, pour un peu plus de 79.000 livres de dépenses d'exploitation ; cela assure une recette nette d'exploitation de 69.000 livres. Mais il faut tenir compte des capitaux considérables engagés dans cette entreprise ; et si l'on fait état des intérêts et amortissement de ces fonds, on arrive à un déficit annuel de plus de 116.000 livres. Cela ne parle pas en faveur ni des conditions dans lesquelles se sont faits les travaux de construction, ni de l'utilité de ces voies ferrées ; nous augurons mal de la situation économique d'un pays très peuplé, qui n'est pas en état de fournir un trafic suffisant à une entreprise de ce genre. On se contente le plus souvent de recourir aux routes de terre : pourtant beaucoup d'entre elles offrent encore des rampes très accentuées, et plusieurs, comme à Malvern (paroisse de Saint Elizabeth),

ou à Coleyville, atteignent des altitudes considérables, relativement, de 660 et 900 mètres. La route de Gordon Town à Buff Bay passe même à une hauteur de 1.200 mètres. Au point de vue du pittoresque, elles sont admirables ; mais les charretiers et les attelages surtout les apprécient beaucoup moins que les touristes, qui, eux, trouvent à la Jamaïque de quoi amplement se satisfaire à toutes sortes d'égards.

Pour donner une idée des conditions dans lesquelles on peut recourir au chemin de fer dans l'Ile, nous dirons, par exemple, que l'on a un seul train par jour (et encore pas le dimanche) pour aller de Kingston à Montego Bay ; on part à 10 heures 45 du matin, et l'on arrive à 5 heures 55 du soir. De la capitale à San Antonio, on a un train les jours de semaine et deux le dimanche ; sur Ewarton, on a deux trains, mais point le dimanche. En ce qui touche les marchandises, il existe un service de petits colis sur le réseau, en outre, naturellement, du trafic des marchandises. A titre de documentation sur le prix des transports, citons les billets d'abonnement pour un mois, qui sont émis à raison de 1 livre 10 shillings, sur une distance de 6 milles anglais. Il n'y a que première et troisième classes : de Kingston à Ewarton, en première classe, le prix est de 5 shillings pour un billet ordinaire. Les transports des personnes là où le chemin de fer fait défaut sont assurés par des services de diligences, qui circulent principalement sur la bonne route de ceinture qui entoure l'Ile. Entre Montego Bay par exemple et Lucea, on a un départ par jour et l'on paye 8 shillings pour le trajet.

II. — Pour remédier à l'état, malgré tout assez peu satisfaisant, des transports dans l'Ile, on a la ressource de recourir à la mer, comme dans les autres îles que nous

avons passées en revue. Le littoral est éclairé de façon à peu près suffisante : on trouve en effet des phares à Plumb Point, à Morant Point, à Folly Point (qui dépend de Port Antonio) et à Negril Point. Nous négligeons les feux de ports et d'alignements secondaires.

Les ports sont abondants sur la côte, mais il faut bien s'imaginer que la plupart ne sont que de tout petits établissements, où du reste le mouvement de la navigation est bien modeste. Il n'y a en réalité qu'un seul port dit de première classe : Kingston. Il faut y ajouter l'établissement voisin et annexe de Port Royal, situé à l'embouchure de la baie de forme toute particulière qui constitue ce qu'on nomme le port de Kingston, derrière une langue de terre qui assure aux navires un abri excellent. Les ports dits de seconde classe sont Port Morant, Morant Bay, Alligator Pond, Black River, Lucea, Montego Bay, Rio Bueno, Dry Harbor, Saint Ann's Bay, Ocho Rios, Oracabessa, Port Maria, Annetto Bay, Port Antonio, et Manchioneal. D'une facon générale, les droits de ports sont établis comme suit : A Kingston, par exemple, pour les bateaux de moins de 70 tonneaux, le droit de tonnage est de 7 shillings 6 pence ou de 15 shillings, suivant qu'il s'agit de bateaux naviguant entre les tropiques ou d'autres navires (caboteurs exceptés, comme de juste) ; les droits monteront respectivement à 10 shillings et à 1 livre sterling pour un tonnage compris entre 70 et 160 tonneaux. C'est ensuite 15 shillings, et 1 livre 10 shillings, entre 160 et 350 tonneaux ; et l'on arrive de la sorte à des droits de 1 et 2 livres pour les bateaux de 850 tonneaux au moins. Dans les autres ports, il n'y a que deux séries de droits : 5 et 10 shillings pour les petits navires, et 10 shillings et 1 livre pour les autres. Pour ce qui est des droits de pilotage, ils

sont, dans les deux ports de première classe, de 2 livres 5 shillings à l'entrée de Kingston, depuis la limite où s'exerce le pilotage et tant que le tirant d'eau ne dépasse point 7 pieds ; ils augmentent de 6 shillings pour chaque pied en plus. A la sortie, les droits correspondants sont de 1 livre 8 shillings et 4 shillings. La classification officielle compte bien aussi comme ports de première classe Old Harbour, Salt River, Savana la Mar et Falmouth ; mais ce sont des établissements de faible importance. Les droits de pilotage y sont pourtant identiques à ce que nous avons vu pour Kingston. Pour Port Royal, qui est plus près de la haute mer que la capitale, les droits sont réduits.

Kingston est atteint par les navires grâce à un chenal qui se trouve à l'intérieur du port naturel, chenal bien balisé qui vient de Port Royal, et où l'on trouve un tirant d'eau de 6 à 9 brasses. On rencontre de bons ancrages devant la ville ; d'ailleurs la navigation peut venir profiter de quais et appontements où la profondeur d'eau varie de 12 à 36 pieds. Kingston est en somme un bon port où les approvisionnements abondent.

Dans le courant d'une année, les ports de l'Ile voient entrer, sur lest ou autrement, 1.250 vapeurs environ, avec un tonnage de 1.475.000 tonneaux, puis 230 voiliers avec moins de 45.000 tonnes. Les entrées sur lest représentent plus du cinquième du mouvement. Le chiffre des sorties est naturellement à peu près correspondant, mais le lest ne tient qu'une place d'un dixième à peine. Le pavillon étranger couvre près de 65 pour 100 du total.

Les lignes régulières tiennent une place énorme dans ce mouvement : on doit savoir que, de plus en plus, le commerce maritime se fait par services réguliers. Parmi les

lignes desservant la Jamaïque, cette fois nous ne trouvons plus du tout le pavillon français ni notre Compagnie Générale Transatlantique; et pourtant nous allons voir certaines compagnies étrangères relier l'Ile à la France. En premier lieu, voici la Royal Mail Steam Packet C°, qui réunit la Jamaïque à Southampton, en passant par les ports du Centre-Amérique et aussi à New-York. Ses services touchent à Cherbourg quand des passagers se présentent; elle a des bateaux de charge qui touchent également au Hâvre. Cette même Compagnie assure un véritable service côtier autour de la Jamaïque, le voyage circulaire total coûtant 3 livres. Citons ensuite l'Imperial Direct West India Mail Service, qui fait le trajet (mais ici tous les 15 jours et non toutes les semaines) entre Bristol et Kingston; le prix du passage est de 18 à 25 livres. Nous retrouvons la Hamburg Amerika Linie, service dit Atlas Line; il s'agit d'un passage hebdomadaire pour les voyageurs, puis d'un pour les marchandises entre Kingston et New-York. Elle assure également des communications avec le Guatemala, la Colombie, etc. De plus, son service régulier dit européen comporte un bateau mensuel à destination du Mexique ou de Haïti, Saint-Thomas, le Havre et Hambourg. La Jamaïque est desservie par les navires de la Compagnie Leyland, qui gagnent le Golfe du Mexique au départ de Liverpool; puis par ceux de la United Fruit C°, compagnie américaine dont le nom accuse son trafic spécial de fruits, et que nous avons rencontrée dans d'autres parties des Antilles : ils relient Port Antonio à New-York, Boston, Philadelphie et Baltimore; le voyage aller et retour, à destination de New-York par exemple, revient à 55 dollars. N'oublions point la Halifax and West India Steamship C°, qui relie la

Jamaïque à Halifax, en touchant aux Bermudes. Il existe aussi des lignes secondaires sur le Canada, une seconde ligne fruitière, enfin un service reliant l'Ile à Cuba, etc.

III. — Les communications postales, télégraphiques et téléphoniques sont assurées dans de bonnes conditions : l'affranchissement des lettres pour la circulation intérieure est de 1 penny, comme en Angleterre, et les cartes postales coûtent seulement 1/2 penny ; pour les journaux, 1/2 penny, et autant jusqu'à deux onces pour les imprimés, etc. La circulation des lettres et cartes postales dans une année est de près de 8 millions. On compte plus de 1.400 kilomètres de lignes télégraphiques, et près de 240 kilomètres de lignes téléphoniques. La taxe télégraphique est de 1 shilling par 20 mots.

Quant aux câbles sous-marins reliant l'Ile au monde extérieur, ils comprennent d'abord le câble de la West India and Panama Telegraph C°, qui va sur Cuba et Key-West, et se relie avec les autres câbles que nous avons eu occasion de signaler ; c'est ensuite le câble de la Direct West India Cable C°, qui gagne les Iles Turks, et de là, les Bermudes et Halifax. Pour ces deux câbles, le tarif sur l'Europe est de 3 shillings par mot.

CHAPITRE IV

I. Le commerce de la Jamaïque : importations et exportations. La part des différents pays et la nature des produits importés ou exportés. — II. Les douanes et les relations avec la France. La monnaie, les banques.

I. — La Jamaïque a ce double avantage de se trouver sur la route de la navigation maritime, et aussi d'être des-

servie par une foule de lignes régulières qui sont susceptibles de transporter dans de bonnes conditions ses pro_duits, et de rapporter en échange les produits étrangers qui les paieront. Et cependant on ne peut pas dire que le mouvement des échanges du pays soit considérable, par rapport ni à la population ni à la superficie de l'Ile. Cela résulte de causes multiples : de l'insuffisance, sinon du nombre des habitants, du moins de la main-d'œuvre disponible du peu de parti que l'on tire des richesses, des dons naturels de la contrée, et aussi des catastrophes trop fréquentes qui se sont produites ; de la timidité des capitaux à se lancer dans les entreprises qui seraient possibles en ce milieu.

Les importations à la Jamaïque, durant l'année financière 1906-1907, ont atteint une valeur de 2.261.000 livres sterling. Si nous remontions cinq années en arrière, nous trouverions déjà le chiffre de 2.029.000 livres pour les importations de l'année 1902-1903. Mais, entre temps, ce mouvement avait baissé considérablement, sous l'influence précisément d'une de ces catastrophes auxquelles nous faisions allusion tout à l'heure, le fameux ouragan de 1903 : en effet les importations n'étaient que de 1.682.000 livres en 1904-1905. D'ailleurs, on ne peut pas dire que le commerce d'importation accuse une croissance réelle depuis des années et des années à la Jamaïque. En 1891, sans doute, la valeur des importations ne dépassait point 1.760.000 livres, ce qui est fort au-dessous du dernier total que nous avons pu fournir ; en 1892, on commençait de sortir de la crise qui s'était manifestée dans le commerce d'importation, et la valeur de ce mouvement s'élevait déjà à près de 1.950.000 livres. Les années suivantes, on se tenait aux environs de 2.200.000 livres, pour ar-

river finalement à quelque 2.300.000 livres sterling durant l'exercice finissant au 31 mars 1895.

Si nous voulons entrer un peu dans le détail de ces importations, nous voyons qu'elles ont compris, en 1906-1907, 774.000 livres pour la catégorie que la douane désigne comme animaux, matières alimentaires et boissons ; puis 79.000 livres de matières brutes ou premières, toutes autres que les métaux ou les textiles (ce qui indique déjà combien l'industrie de transformation est pauvrement organisée dans l'Ile). C'est ensuite 1.315.000 livres pour les articles manufacturés, en première ligne desquels viennent les textiles, comme presque toujours dans ces pays, pour une valeur globale de 565.000 livres ; les métaux comptent seulement pour 210.000 livres. Les monnaies et métaux précieux ont donné lieu à un mouvement d'importation, relativement considérable, de 93.000 livres. A regarder plus en détail, nous trouverions près de 700.000 livres d'articles alimentaires divers, 540.000 de vêtements, chaussures, etc. Les liqueurs entrent dans le mouvement pour 54.000 livres, les articles de mobilier pour 33.000, la quincaillerie et la serrurerie pour 55.000, les matériaux de construction pour 105.000, les machines et installations diverses destinées aux exploitations agricoles pour près de 101.000, puis les houilles et cokes pour 75.000. La Jamaïque a besoin d'introduire des quantités importantes de farine, de poisson frais ou salé, de tissus de coton, de la viande de porc, des laits condensés du maïs, des pétroles, etc.

Il est naturellement intéressant de savoir quelles sont les nations qui fournissent à cette consommation locale. Durant la dernière année considérée, et d'après les relevés de la douane (qui ne sont pas toujours exacts), le

Royaume-Uni a fourni près de 50 pour 100 des importations ; la part des États-Unis a été également considérable, plus de 38 pour 100 ; et il ne restait plus que très peu pour le Canada, et un pourcentage ne dépassant pas au total 8 pour 100 à répartir entre tous les pays importateurs. Il est assez curieux de remarquer que, depuis trois années, la part du Royaume-Uni a augmenté très sensiblement, qu'il en a été de même, mais sur une échelle plus modeste, pour les pays étrangers autres que les États-Unis ; tandis que la part du Canada a diminué dans des proportions énormes, et que celle de la Confédération américaine a subi également une régression surprenante. Nous ne pouvons manquer d'insister sur ce fait que les importations françaises à la Jamaïque s'en tiennent toujours, depuis des années, au même total ridicule de quelques milliers de livres ; alors que l'Allemagne a su faire passer son importation, en une quinzaine d'années, de 7.000 à plus de 44.000 livres. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que l'absence de communications maritimes directes sous pavillon français entre la France et la Jamaïque est certainement pour dénationaliser, sans qu'on s'en doute, quantité de nos marchandises : elles arrivent sous pavillon étranger, et la douane ne fait aucune difficulté pour les porter au petit bonheur sur ses statistiques comme d'origine correspondant au pavillon du navire importateur. Examinons maintenant le mouvement et la nature des exportations des marchandises et produits locaux.

Le total des exportations pour l'exercice finissant en mars 1907, a été de 1.992.000 livres ; les partisans de la balance du commerce ne négligeraient point de rapprocher ce chiffre de celui des importations, et d'accuser une ba-

lance défavorable. Ce qui est plus intéressant et plus caractéristique, c'est de noter que ce chiffre n'est pas éloigné des totaux les plus satisfaisants qu'on ait pu relever dans le commerce du pays. Aux exportations comme aux importations, nous retrouvons, il est vrai, ces à-coups qui accusent de triste manière les oscillations aussi brusques qu'intenses qui surviennent dans la production de la contrée ; c'est ainsi qu'en 1897 et 1898, on a vu les exportations se tenir aux environs de 1.440.000 livres. Vers 1892 et 1893, on relevait un mouvement d'exportation de quelque 1.730.000 à 1.750.000 livres ; mais il dépassait ensuite 2 millions de livres en 1894. En 1902, les exportations se retrouvaient presque au même total, à la suite d'une reprise succédant à la dépression que nous venons d'indiquer il y a un instant. Et il n'y a guère qu'en 1903 (dans la période toute contemporaine) qu'on ait pu relever un chiffre supérieur à celui que nous venons de citer pour l'exercice 1907. Cela prouve qu'heureusement le pays s'est assez vite et facilement relevé de l'avant-dernière crise, et aussi de celle qui a si tristement signalé le commencement de 1907. Mais il ne faut pas oublier que les exportations ont pu baisser jusqu'à 1.436.000 livres en 1905, ce qui montre bien ces alternances si redoutables et si marquées qui sont fréquentes dans l'île de la Jamaïque. Que l'on note que, dans les exportations, le mouvement des métaux précieux et des monnaies atteint facilement 80.000 livres.

On ne s'étonnera pas de constater que, si les articles manufacturés ne tiennent qu'une place assez modeste dans l'exportation du pays (au total 122.000 livres, même dans une bonne année), par contre, les matières alimentaires, boissons, animaux vivants, etc., forment une portion con-

sidérable de ce mouvement : 1.657.000 livres en 1907. Pour les matières brutes ou matières premières, elles complètent le total, et l'on voit qu'elles ne représentent pas un chiffre extrêmement élevé.

Les produits principaux prenant place dans le commerce de l'exportation de l'Ile sont les fruits, le rhum, le café, le sucre, les bois de teinture, le piment, la cire, le cacao, quelques peaux, du miel, du tabac brut ou manufacturé, du gingembre. Comme fruits, ce sont surtout les bananes, les oranges, les noix de coco que l'on expédie, et ces produits occupent et de beaucoup le premier rang dans le mouvement total d'exportation, dont ils forment actuellement les 54 pour 100 ; viennent ensuite les produits secondaires, aussi bien le miel et les peaux, que la cire, le gingembre, etc. La proportion en est de plus de 19 pour 100 par rapport à l'exportation totale, et il semble qu'elle n'a plus guère tendance à croître, alors qu'il en est tout différemment des fruits, grâce en partie aux efforts des Américains. Le sucre forme un peu plus de 6 pour 100 du mouvement d'ensemble, et cela accuse une diminution sur les années précédentes ; tandis que le rhum représente plus de 7 pour 100 : là, nous constatons une progression ; la part du café, d'un peu moins de 5 pour 100, est en diminution très sensible ; les bois de teinture demeurent presque régulièrement aux environs de 4 1/2 pour 100, et le piment forme à peu près 4 pour 100, après avoir fourni beaucoup plus jadis. Que l'on songe que le commerce des fruits principaux atteint une valeur de plus de 960.000 livres, le sucre brut n'en représentant que 120.000 à peu près, et l'exportation du campêche en nature ou extrait étant de plus de 140.000 livres.

Quelle est la part des divers pays dans le commerce

d'exportation de la Jamaïque ? La répartition est toute différente de ce que nous avons trouvé pour les importations. C'est ainsi que les États-Unis tiennent la première place, et très loin en avant de toutes les autres destinations : cela s'explique en grande partie par cette consommation si intense qu'ils font de fruits tropicaux, l'initiative et les capitaux yankee ayant réellement lancé ce commerce spécial, qui a donné naissance à une industrie locale des plus importantes et des plus heureuses. Ils prennent actuellement plus de 57 pour 100 de l'exportation totale jamaïcaine; toutefois, il faut remarquer que leur part semble aller en diminuant constamment ; en 1902, par exemple, elle formait les 68 pour 100 de l'ensemble, et nous sommes maintenant loin de ce chiffre. Aujourd'hui, l'exportation à destination de la Grande-Bretagne forme presque les 22 pour 100 du mouvement d'ensemble ; et ici il s'est produit une évolution en sens inverse, puisque la part correspondante était seulement de 19 pour 100 en 1902. Pour le Canada, cette part était de moins de 2,5 en 1902, et actuellement elle atteint 7,5, après avoir du reste un moment dépassé ce chiffre ; il est impossible de prévoir ce que l'avenir réserve à cet égard. La diminution de la participation des États-Unis au commerce de la Jamaïque n'a pas bénéficié seulement au Canada et à la Grande-Bretagne proprement dite ; la part des autres nations est passée, en cinq années, de 10,5 à près de 14, mais ce dernier chiffre est en décroissance très marquée par rapport à ceux des années 1904 et 1906, et surtout 1905. C'est très probablement le résultat de ces à-coups incessants dans la production et la situation économique de l'Ile, qui retentissent forcément sur les relations commerciales avec les pays étrangers, ces relations ayant absolument besoin de sécurité.

Parmi ce que nous avons appelé les « autres pays », la France est celui qui reçoit le plus d'exportations provenant de la Jamaïque : la valeur en a été de 141.000 livres en 1906 ; mais il est vrai qu'elle était tombée à 77.000 en 1905, et même à 38.000 en 1895. C'est, après la France, l'Allemagne, puis Cuba, et enfin la Russie, qui prennent la plus grosse valeur des exportations qui se dirigent vers ces différents pays.

Pour finir avec ces questions de statistiques commerciales, nous ajouterons que le sucre de la Jamaïque va surtout vers les possessions britanniques, puis vers la Grande-Bretagne même ; le rhum se dirige presque uniquement sur le Royaume-Uni. C'est ce dernier qui absorbe également une bonne proportion des cafés, mais on en envoie aussi une certaine quantité sur les différentes possessions anglaises et la confédération américaine. Celle-ci reçoit presque la moitié du piment exporté, laissant le reste aux territoires anglais principalement. Nous avons déjà eu occasion de laisser entendre que les fruits se dirigent surtout vers les États-Unis. Les bois de teinture vont plutôt vers la France et l'Europe.

II. — Pour renseigner immédiatement le lecteur sur la situation douanière, nous pouvons dire que 37 à 38 pour 100 des importations payent des droits spécifiques, 42 pour 100 des droits *ad valorem*, et un peu plus de 17 pour 100 des marchandises sont importées en franchise.

Les droits d'importation sont établis par des textes successifs de 1899, de 1903, de 1905 et de 1907. Les principales marchandises entrant en franchise sont les machines agricoles de toute espèce, les articles et appareils et machines électriques, le papier d'impression, les sacs, les articles et appareils photographiques, le ciment,

les charpentes métalliques. Une législation de drawbacks a été établie dans l'intérêt de l'industrie locale. Comme exemple de taxations, nous citerons les 7 pence 1/2 par gallon qui frappent les pétroles, les 15 shillings par 200 livres sur le bœuf, les 3 shillings 6 pence que paye le poisson frais ou salé, etc. Les relations particulières de la France et de la Jamaïque sont réglées par une convention qui a été signée en 1902 et approuvée en 1903; les taxes les plus réduites sont appliquées par les Douanes françaises aux denrées coloniales de consommation originaires de l'Ile, et la réciproque est assurée aux produits naturels et fabriqués originaires de notre pays.

Au point de vue monétaire, on est en réalité à la Jamaïque sous le régime de le Grande-Bretagne, et l'on a supprimé il y a bien des années la faculté que l'on avait d'employer le dollar américain, ce qui n'empêche qu'il circule dans l'Ile beaucoup de pièces des États-Unis. On a frappé des petites pièces de nickel spéciales pour l'Ile.

Il y circule également des billets particuliers, émis par la Colonial Bank et par la Bank of Nova Scotia. C'est qu'en effet ces deux banques rendent de réels services au commerce local. La première a une circulation moyenne de quelque 100.000 livres ; quant à la seconde, qui compte de nombreuses succursales dans l'Ile, et qui en possède aussi à Cuba, elle a une circulation d'un cinquième plus modeste. Bien qu'elles n'aient que fort peu d'intérêt au point de vue commercial, nous signalerons les caisses d'épargne officielles, dont l'intérêt servi aux déposants a été graduellement réduit jusqu'à 2 1/2 p. 100. Les dépôts y atteignent actuellement presque 400.000 livres.

CHAPITRE V

I. L'état du sol à la Jamaïque : abondance des forêts et des terres en friche. L'élevage. Les diverses cultures : canne, café, bananes, cocotier, tabac, cacao, etc. — II. Absence d'une industrie générale et de capitaux. Ce qu'on peut escompter comme ressources minérales. — III. L'avenir du pays et l'action des Américains du Nord.

I. — Tout ce que nous avons déjà dit laisse supposer à la fois que la Jamaïque est bien dotée par la nature, mais aussi que les efforts n'ont pas encore été assez éclairés ou assez poursuivis pour tirer parti du sol et du climat de l'Ile comme on le pourrait. Et c'est ce qui explique cette description rapide donnée de la Jamaïque par quelqu'un qui la connaît bien : que la moitié du pays est couverte de forêts et de terres en friche. Et comme les forêts ne sont que fort imparfaitement exploitées, on peut dire que la mise en œuvre du sol du pays laisse considérablement à désirer. La seconde moitié de l'Ile se compose surtout de pâturages, et il n'y a guère que la septième partie qui en soit utilisée pour et par l'agriculture.

On sent si bien dans le monde anglais cette imperfection de l'utilisation agricole des Antilles anglaises, et en particulier de la Jamaïque, qu'on a créé un Département spécial de l'Agriculture pour les West Indies ; le centre d'activité de ce Département, qui comprend des fonctionnaires certainement éclairés, se trouve à la Barbade, mais des missions viennent assez souvent à la Jamaïque. D'autre part, il existe à la Jamaïque un Board of Agriculture, et il est secondé par une création d'origine privée, ce qui vaut toujours mieux, la Société d'agricul-

ture de la Jamaïque. Elle répand l'enseignement, distribue des récompenses, pousse à l'amélioration des races de bestiaux, etc. Elle a créé des filiales locales qui rendent des services ; des stations d'animaux reproducteurs ont été installées, elle organise des sortes de concours agricoles. On a officiellement pris des mesures pour obliger les éleveurs à entourer leurs terrains de pâture de barrières, qui évitent les dégâts causés par le bétail et la dissémination de celui-ci.

Cependant, malgré l'état primitif de l'industrie agricole du pays, l'élevage a une importance sérieuse, et nombreuses sont les entreprises d'éleveurs possédant plus de 100 têtes de bétail. Il n'existe toutefois que quelques exploitations qui comportent plus de 1.000 têtes. Au total, on compte dans l'Ile 110.000 bêtes à cornes, puis 55.000 chevaux, pas plus de 16.000 moutons et quelque 20.000 ânes ; il va sans dire que, dans ce pays où les moyens de communication laissent encore à désirer, ces derniers rendent de grands services, ainsi que nous l'avons constaté dans l'Ile de Saint-Domingue.

Si nous envisageons les différentes cultures pratiquées sur les 110.000 hectares livrés effectivement à l'exploitation culturale dans l'Ile, nous trouvons qu'on en consacre un peu plus de 12.000 à la canne à sucre : ils suffisent à la consommation locale et donnent, de plus, à l'exportation, pour 120.000 livres à peu près de sucre, brut bien entendu, puisqu'il n'y a pas de raffinerie dans l'Ile, et 135.000 livres à peu près de rhum. Depuis une dizaine d'années, les terrains consacrés à la canne ont tendance à augmenter, ce qui laisse supposer que cette culture est rémunératrice, et aussi que des capitaux arrivent enfin dans le pays ; car il faut un capital assez sérieux

pour cette industrie agricole. Une foule des usines qui broient la canne sont du reste organisées primitivement : non seulement dans beaucoup la force motrice faisant tourner les moulins est empruntée à des roues hydrauliques, et non à la vapeur ; mais encore, parfois, les broyeurs sont mis en rotation par des bœufs. Les usines sont fort nombreuses, justement parce qu'elles sont de faible importance, et il faudrait qu'il se fît ici une transformation du genre de celle que nous avons constatée à Cuba ou à Porto-Rico.

Le café encore un peu couvre moins de terrain que le sucre : la récolte en est annuellement de quelque 55.000 quintaux anglais. Les terrains consacrés au café avaient augmenté jusqu'en 1903, mais ils sont en train de diminuer constamment, et cela s'explique fort bien par l'état du marché de cette baie. Au surplus, les propriétés caféières n'ont que bien rarement plus de 20 hectares de surface ; ici encore nous ne voyons pas de puissantes entreprises mettre en valeur le sol de la Jamaïque.

On doit savoir quelle place tiennent les bananes dans ce commerce des fruits tropicaux entrepris par les Américains dans toute l'Amérique Centrale, pour leur consommation nationale. A la Jamaïque, les bananiers couvrent une superficie de 26.000 hectares, sans que du reste ils donnent encore lieu à une culture véritable et très soignée ; ils fournissent annuellement un total énorme de 16 millions de régimes de bananes. Mais ce chiffre est simplement celui que les transactions commerciales permettent de relever ; il est manifeste que l'Ile en produit étrangement plus, et pourrait surtout en donner bien davantage, si des efforts méthodiques se faisaient, avec l'appui de capitaux suffisants. La puissance d'absorption des divers

marchés pour ces fruits, et pour les fruits tropicaux en général, est presque indéfinie, maintenant que l'on possède des navires bien organisés avec cales rafraîchies. En dix années les surfaces employées à la production des bananes ont presque triplé à la Jamaïque. Il en est tout différemment de la noix de coco : c'est qu'elle a le tort de demander à être cueillie dans des conditions toutes particulières, elle ne se conserve pas aussi facilement, et, de plus, elle est beaucoup moins appréciée. Pour l'utiliser en pâtisserie, comme cela se fait beaucoup en Angleterre, on peut l'expédier à l'état sec de régions plus lointaines que la Jamaïque, en tout cas de pays où l'on n'a pas la ressource de faire beaucoup d'autres cultures, ainsi que c'est le cas dans cette possession anglaise. Les plantations de cocotiers ne couvrent plus 4.000 hectares dans l'Ile, alors qu'elles dépassaient très notablement cette étendue en 1898.

Nous avons parlé du gingembre dans les produits du pays, mais il va de soi que la consommation n'en est pas suffisante pour donner lieu à une culture très importante et croissante. Pour l'arrow-root, la production ne s'en développe guère, simplement, croyons-nous, parce que d'autres pays peuvent le donner dans de meilleures conditions. Des essais sont tentés pour le coton, qui semblent devoir donner d'assez bons résultats. Les arachides coûtent bien plus cher à produire que celles qu'on recueille dans tant d'autres pays. On s'occupe beaucoup de tabac, et les terrains de culture ont presque doublé d'étendue depuis 1898. Il est vrai que leur surface ne dépasse pas encore 250 hectares. Cette culture est encouragée depuis 40 ans par le Gouvernement, mais les encouragements officiels ne servent pas à grand'chose. Ce qui a donné un

certain essor à cette industrie agricole toute spéciale, c'est l'arrivée dans l'Ile de réfugiés cubains qui apportèrent leur expérience et leur esprit d'entreprise. Surtout du côté de Saint Catherine et Clarendon, on trouve des terrains qui ont à peu près même composition que la fameuse Vuelta Abajo cubaine. Toutefois, il ne semble pas que les prix obtenus, étant donnés les frais, soient suffisamment rémunérateurs pour la grande culture ; cela ne laisserait de bénéfices raisonnables qu'à ceux qui pratiquent le « faire valoir » direct. Par acre (de 0,43 hectare), le rendement est de 600 à 800 livres de tabac brut. En tout cas, les prix des cigares sont plus modérés que ceux de la Havane, et la qualité est excellente.

La production du cacao augmente rapidement à la Jamaïque, et cela est fort rationnel, étant donné que cette denrée est constamment demandée avec la même intensité par les différents marchés. On consacre 3.500 hectares à cette culture, et les producteurs de bananes se sont aperçus qu'ils peuvent aisément se livrer simultanément à la culture du cacaoier.

On a essayé la culture du thé dans l'Ile, mais l'idée ne paraît pas excellente, étant donnée l'abondance de la production dans beaucoup d'autres pays ; au reste, c'est une culture qui demande de larges ressources, parce qu'une plantation ne commence de donner qu'au bout de 5 années. Il y a beaucoup à faire avec les citrons et les limons, les oranges et les ananas : les orangers en particulier poussent sans culture, et il va de soi qu'avec des soins ils peuvent donner des fruits parfaits. Les États-Unis en reçoivent déjà des quantités notables : on peut leur envoyer sans crainte de mévente des raisins, qui poussent très bien dans le pays. Quant à l'ananas, si l'on est arrivé

antérieurement à des insuccès, c'est que l'on cultivait de mauvaises espèces pour l'exportation. Si on le veut et si les conditions du marché le permettent, on peut tirer bon parti de la vanille : elle pousse à l'état sauvage. Pour le piment, il est assuré de se bien vendre, parce qu'il n'existe pas d'autre pays où il se récolte à aussi bon compte ; mais ce piment, qui sert à la confection de certaines épices, et dont on exporte de 50.000 à 60.000 sacs tous les ans, n'est pas susceptible de donner lieu à une industrie agricole beaucoup plus importante. Il en est un peu de ce poivre de la Jamaïque comme du poivre proprement dit.

En somme, on voit que si les capitaux viennent en quantité suffisante et si on sait se diriger dans la bonne voie au point de vue commercial, il ne manque point à la Jamaïque de productions agricoles dont les résultats seront rémunérateurs. Ce que nous avons dit de la répartition des terrains, a fait comprendre qu'il existe encore bien des espaces pouvant être livrés à différentes cultures, si on les défriche et les met en œuvre.

II. — Pour ce qui est de l'industrie proprement dite, la Jamaïque est encore bien plus en retard qu'au point de vue de l'industrie agricole. (Nous ne parlerons pas de l'industrie hôtelière, qui est pourtant capable de faire la fortune d'un pays, ainsi que le montre l'exemple de la Suisse : le fait est que les touristes commencent de venir en grand nombre dans le pays, dont les beautés naturelles et le climat agréable justifient bien cette venue. Il existe de bons hôtels, qui ont été construits en assez et même trop grand nombre, à la suite d'une loi de 1890, en vertu de laquelle le Gouvernement accordait une garantie de 3 pour 100 aux capitaux engagés dans cette industrie ; certains hôtels construits dans ces conditions ont été

repris par le Gouvernement après faillite, mais ils sont cédés à des fermiers).

Nous avons déjà eu occasion de dire qu'on aime assez à la Jamaïque ces interventions gouvernementales, qui n'ont pas réussi, comme on voit à galvaniser l'esprit d'initiative des habitants... tout au contraire. Des subventions indirectes ont été accordées à l'industrie sucrière ; nous avons vu que ses progrès ont été faibles. Nous n'avons point l'intention d'y revenir, et pourtant elle constitue la plus sérieuse des manifestations industrielles de l'Ile. Les quelques usines ou manufactures, généralement de modestes proportions, que nous avons à citer, sont d'abord une fabrique d'extrait de bois de campêche, qui ne demande qu'une installation très simple et un personnel réduit, assurant une production considérable. Nous signalerons ensuite une fabrique de glace, tout à fait nécessaire sous ce climat ; c'est une industrie qui ne travaille que pour les besoins locaux, et qui rentre moins dans l'ordre de choses dont nous nous occupons surtout ici. Le cas est le même pour quelques brasseries, quelques fabriques d'eaux gazeuses ou d'allumettes, pour des briqueteries, des savonneries, qui fabriquent aussi des bougies. Il s'est établi quelques usines où l'on fait des conserves de fruits divers, puis quelques manufactures de cigares et cigarettes.

Il y aurait certainement à faire au point de vue de la transformation de certains des produits naturels et matières premières que donne ou peut donner le pays. A cet égard, et aussi pour ce qui est de l'exportation de produits bruts en dehors de l'Ile, il serait intéressant de savoir ce que le sous-sol est en état de fournir : nous devons bien avouer que les informations nous manquent, les études sur

la question étant à peu près complètement inexistantes. On est convaincu qu'il existe des gisements de cuivre inportants à la Jamaïque, et, dès 1857, on avait essayé de tirer parti de ces minerais ; il est assuré aussi qu'on s'est constamment heurté à des échecs commerciaux absolus. Tout récemment, un ingénieur américain est venu prospecter, et il affirme que le cuivre va pouvoir être exploité profitablement dans l'Ile : ce serait principalement dans la paroisse de Clarendon, les minerais renfermant également de l'or et de l'argent. Des puits et des galeries ont été creusés, et une Compagnie serait en train de se former pour commencer l'exploitation sur une grande échelle. On a déjà envoyé sur les États-Unis pour quelque 6.000 francs de minerai de cuivre : c'est peu, mais souhaitons que ce soit un commencement (1).

Il y a peut-être à faire avec les guanos que l'on rencontre dans les nombreuses grottes du littoral ; malheureusement, ce guano ne contient qu'une proportion très faible de matières assimilables.

III. — En apparence, la Jamaïque est sous l'influence directe et dominante de l'Europe : c'est un morceau de terre anglaise, où la législation est aussi anglaise que possible, où les poids et mesures de même que les monnaies sont les unités usitées en Angleterre. Nous ne retrouverons pas, (à ce qu'il semble d'abord) dans cette Grande Antille cette influence considérable de la Confédération américaine que nous avons rencontrée à Cuba comme à Porto-Rico, à Haïti comme à Saint-Domingue. Néanmoins, les Américains ne négligent rien pour se pousser dans cette partie des Antilles. On se souvient que,

(1) Les eaux minérales abondent dans l'Ile.

lors du tremblement de terre, ils se sont livrés à une manifestation, qui était inspirée sans doute en bonne part du désir de venir rapidement en aide à une population frappée d'un désastre ; mais qui avait fatalement pour résultat et quelque peu pour objet de faire sentir aux habitants de la Jamaïque, et surtout aux noirs du pays, à la population primitive, combien l'Ile est proche des États-Unis. On se rappelle aussi la proposition de débarquement de troupes américaines, qui aurait semblé consacrer une sorte de protection, sinon de protectorat, de la Grande Confédération.

Aussi bien, et en dépit de la part considérable que la Grande-Bretagne prend dans le commerce de sa colonie, les États-Unis ont, dans ces relations commerciales, une place énorme. Il faut dire qu'en matière de culture fruitière et de commerce des fruits notamment, les Américains ont rendu de signalés services à un pays que les Anglais n'ont pas su encore mettre réellement en exploitation. Et étant donné le voisinage relatif de la Confédération yankee, étant donnés également l'esprit d'initiative des commerçants et industriels américains, la facilité avec laquelle ils créent des entreprises de toutes sortes et engagent des capitaux là où il en est besoin ; il n'est pas démontré qu'il ne soit pas désirable, pour le pays même, de passer sous l'hégémonie américaine. Il est vrai que nous nous heurtons à la terrible question protectionniste, tant que les Yankees ne voudront pas en revenir de leurs monstrueux tarifs ; et que cette transformation dans la situation politique de la Jamaïque, viendrait troubler étrangement les relations en somme si importantes qu'elle entretient et avec la Grande-Bretagne, et avec toute l'Europe.

TABLE ANALYTIQUE

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

TROISIÈME PARTIE

HAITI

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

QUATRIÈME PARTIE

SAINT-DOMINGUE

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

CHAPITRE VI

CINQUIÈME PARTIE

LA JAMAÏQUE

CHAPITRE PREMIER

CHAPITRE II

CHAPITRE III

CHAPITRE IV

CHAPITRE V

ÉMILE COLIN ET Cie — IMPRIMERIE DE LAGNY
E. GREVIN, SUCC^r

9236. — Paris. — Imp. Hemmerlé et Cie. — 1-09.



